das AUTO MOTOR UND SPORT



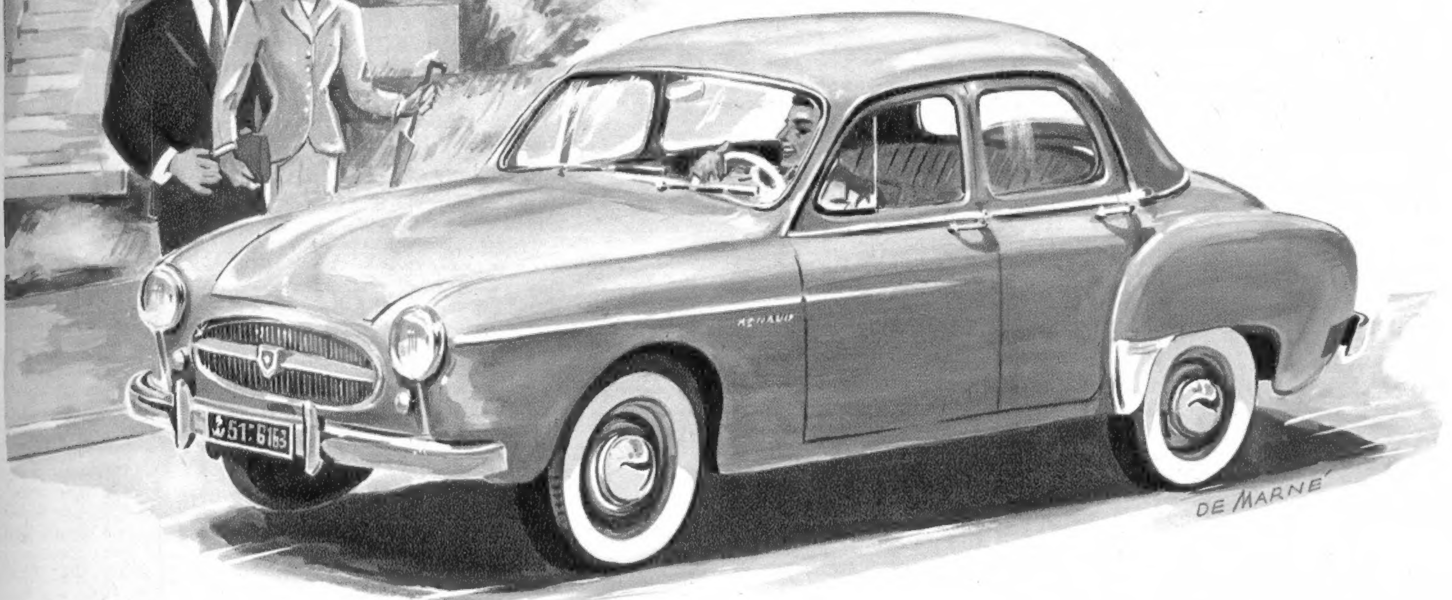
BURGENFAHRT NACH ÖSTERREICH

MERCEDES-BENZ 190 SL

WIRD DER RENNFAHRER ÜBERFORDERT?

HEFT 5
STUTTGART, 5. MÄRZ 1955
DM 1.20

RENAULT



Die Frégate „AMIRAL"



ist ein eleganter, formschöner Wagen, der die Vorzüge eines großzügigen Fahrzeugs besitzt.

Die gute Straßenlage ermöglicht hohe Reisedurchschnitte.

Hervorragende Bremsen und sparsamer Benzinverbrauch zeichnen die Frégate „**AMIRAL**" aus.

Innenausstattung und Bequemlichkeit genügen den höchsten Ansprüchen. Alles in allem: Zuverlässigkeit!

RENAULT Automobilgesellschaft für Deutschland m. b. H., Köln am Rhein

Briefe an die Redaktion – Forum der Lesermeinungen

Der 45 Liter-Tank des Opel Kapitän

Ihren Test vom Opel Kapitän 55 in Heft 3 haben wir gelesen. Sie bemängeln dabei den zu kleinen, nur 45 Liter fassenden Kraftstofftank. Wir selbst fahren den Opel Kapitän 1954 und haben uns mit Schreiben vom 26. 10. 1954 unter Hinweis auf diesen Mangel an die Adam Opel AG. gewandt mit der Anfrage, ob man uns einen größeren Tank liefern bzw. einbauen lassen könne. Die Firma Opel schrieb uns unter dem 5. 11. 1954 folgendes:

„... müssen wir Ihnen mitteilen, daß wir den von Ihnen gewünschten Tank nicht liefern können und leider auch nicht wissen, wo Sie einen für Ihren Kapitän 54 passenden, 60—70 Liter fassenden Kraftstoffbehälter beziehen können. Der normale Tank mit seinem Inhalt von ca. 45 Litern erlaubt durchschnittlich einen Aktionsradius von mehr als 400 Kilometern, der den allgemeinen Forderungen, die nach unseren Erfahrungen bei einer Fahrstrecke von ca. 300 km liegen, vollauf genügt.

Ein um 20 Liter größerer Kraftstoffbehälter würde vollbetankt bei dem zur Zeit zulässigen Gesamtgewicht und 4 Personen Belastung nur mehr einen kleinen Spielraum für das Gepäckgewicht zulassen. Bei einem serienmäßigen Einbau muß deshalb die stärkere Belastung der Federn berücksichtigt werden, und um dem heutigen Wunsch vieler Kunden in bezug auf die Mitnahme größeren Gepäcks zu entsprechen, das Gesamtgewicht durch eine Typ-Prüfung neu festgelegt werden. Ganz abgesehen davon, daß die Fahreigenschaften des Kapitän 54 durch das größere Gewicht bei voller Belastung — besonders die Beschleunigung — leiden würden, wäre auch der Fahrkomfort bei geringerer Belastung nicht mehr so gut wie heute.

In Ihrem Fall machen wir deshalb den Vorschlag, einen oder mehrere der in unserer Zubehör-Liste aufgeführten Benzin-Trichterkanister ‚Allboy' für 5 bzw. 10 Liter Inhalt zu verwenden ..."

Wir teilen Ihnen dies mit, damit Sie einmal sehen, welch unsachliche Briefe die Adam Opel AG. ihren Kunden schreibt. Auf der einen Seite will man keinen größeren Kraftstoffbehälter einbauen, weil bei dem z. Z. zulässigen Gesamtgewicht nur ein zu kleiner Spielraum zuzulassen wäre, auf der anderen Seite empfiehlt man uns die Mitnahme von Kanistern. Wir haben der Firma Opel seinerzeit auf ihren Brief entsprechend geantwortet.

Wortmann & Co. in Iserlohn

Test Simca-Aronde 1955

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 26/1954)

Als Besitzer eines Simca-Aronde 1954 möchte ich zu Ihrem Testbericht Stellung nehmen. Ihr früherer Test dieses Wagens in Heft 8/1952 war der Hauptgrund, warum ich mich für den Simca-Aronde entschloß, obwohl mir die hiesige Fiat-Vertretung unbedingt einen Fiat 1400 verkaufen wollte. Ihr neuester Bericht trifft den Nagel auf den Kopf.

Geräumigkeit: Für meine „schlanke" Familie (zwei 3½ Jahre alte Töchter, meine Frau und meine Wenigkeit) finde ich genügend Platz. Ich muß allerdings den Vordersitz ganz zurückstellen, um meine langen Haxen unterzubringen. Auch über den Kofferraum kann ich nicht klagen.

Karosserie: Geräusche treten auch bei meinem Wagen auf. Sie sind meistens undefinierbar, da sie wieder verschwinden, um dann an anderer Stelle wieder aufzutauchen.

Fahreigenschaften: Ihren Ausführungen stimme ich voll bei. Die Kurvensicherheit ist frappant und die Straßenlage ganz wunderbar. Das Fehlen des Reifenkreischens fiel mir am Anfang direkt „unangenehm" auf, da ich es von meinem bisherigen Wagen schon gewohnt war.

Schaltung: Sie geht etwas schwer, besonders beim Schalten vom III. in den II. „hakt" sie manchmal. Man gewöhnt sich aber daran. Ich gehöre zu den Schaltfanatikern. Besonders bei bergigen Strecken kommt die Überlegenheit des Simca gegenüber gleichstarken, ja sogar stärkeren Wagen erst so recht zum Vorschein.

Kraftstoffverbrauch: Hier gehe ich nicht mit Ihnen einig. Ich komme nicht über knapp 8,5 Liter Tankstellenbenzin hinaus, gemessen über die Gesamtstrecke, die ich seit 1. Mai 1954 bis heute gefahren bin. Dabei bin ich gewiß kein Langsamfahrer. Ich weiß nicht, wie Sie es fertigbringen, einen so hohen Verbrauch festzustellen. Trotzdem: 10 Liter sind ja auch noch nicht alle Welt.

Scheinwerfer: Das gelbe Licht ist wirklich hervorragend und das Nachtfahren macht einem jetzt wieder Spaß, was man bei anderen Wagen nicht gerade sagen kann. Mir jedenfalls gefällt der Simca so gut, daß ich ihn bei einer Neuanschaffung wieder bevorzugen würde.

Heinz Zederbohm in Reutlingen

Lloyd-Test

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 2/1955)

Zu der Zeit, als Sie bei uns im Werk waren, lieferten wir zweifarbige Wagen zum gleichen Preis wie einfarbige Modelle. In der Zwischenzeit sahen wir uns gezwungen, bei zweifarbiger Ausführung einen Mehrpreis in Höhe von DM 50.— zu fordern. Nun werden wir laufend von Kunden angeschrieben, die sich auf Ihren Test berufen und die sich vom Händler, der den Mehrpreis berechtigterweise verlangt, übervorteilt fühlen. Vielleicht geben Sie in einer der nächsten Ausgaben einen kleinen Hinweis.

Lloyd Motoren-Werke GmbH. in Bremen

Aufgepicktes

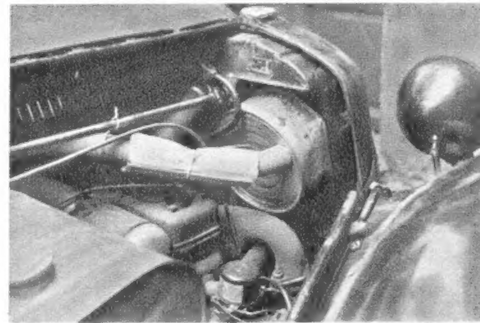
In Ihrem Heft 3 bringen Sie auf der letzten Seite „Aufgepicktes". Im Absatz 2 bedauern Sie, ich glaube richtig gelesen zu haben, daß es in Deutschland Ihrem Wissen nach keinen Reifenhändler gibt, der Mendelsohn heißt. Dazu können wir vom Bau nur sagen: Gott sei Dank, nachdem wir jetzt endlich Richtlinien für Wiederverkäufer haben. Wenn bei uns in Deutschland ein Händler von seinem 15prozentigen Rabatt einen Nachlaß gibt, dann bezahlt er entweder zu wenig Einkommensteuer oder er nimmt dem Autofahrer in anderer Form das Geld ab.

Zum Absatz 3 darf ich Ihnen sagen, daß die Stadt München durch Verkehrsexperten jahrelang geprüft hat, ob Autobusse oder Straßenbahnen. Vielleicht liest man dort das „Aufgepickte" und wird Ihnen sagen, daß sich in Deutschland die Dinge eben nicht mit London vergleichen lassen.

Sonst ist Ihre Zeitschrift immer hervorragend.

Karl Keidler, Fiat-Vertretung in München 22

Heizung mit Rollmops-Aroma



Ein uns zur Reparatur übergebener DKW - Vorkriegswagen hatte eine aus beiliegendem Bild ersichtliche Klimaanlage eingebaut, die außer Frisch-, Kalt- oder Warmluft auch noch solche mit Gurken- oder Rollmops-Aroma liefert.

Alfred Meiner, DKW-Kraftfahrzeuge, Berlin-Charlottenburg 1

Anzug-Urteile

(zu „doch der Richter ist ein ehrenwerter Mann!", Heft 25, Seite 17; s. a. Briefe an die Redaktion, Heft 1).

Mit großem Interesse las ich die Stellungnahme des Landgerichtsrates Dr. Rosner unter „Briefe an die Redaktion" in Heft 1. Es ist erstaunlich, wie der „Stand der Richter" reagiert, wenn er einen „Laien" der Unkenntnis und Unsachlichkeit bezichtigen kann. Ich bin zwar selbst Jurist, aber weder in der Jurisdiktion noch in der -prudenz tätig, sondern in der freien Wirtschaft und daher frei von der bereits von Kurt Tucholsky so oft und treffend glossierten Überheblichkeit dieses „Berufsstandes". Klingt sie nicht geradezu durch, die Frage: „Was wißt ihr Imbezillen denn schon von solcher Materie?" Gewiß muß man zustimmen, daß das Parkett der Strafjustiz glatt ist, darum rutschen ja auch so viele aus — und das ist ja gerade das erstaunliche Fazit solcher Beiträge wie der des Herrn Strepp —, nicht nur die „Laien" rutschen darauf aus, sondern gerade die, die berufen sein sollten, sich traumhaft sicher darüber zu bewegen, nämlich die Richter. Und daß das Parkett auf dem Gebiete des gesamten mit dem Kfz.-Betrieb zusammenhängenden Rechtes besonders glatt geworden ist, kann wohl kaum noch bezweifelt werden. Ich habe als Kfz.-Sachbearbeiter selbst die Vertretung einiger Kollegen in Prozessen vor dem Verkehrsrichter wahrgenommen und kann mit ein paar sehr bemerkenswerten Beispielen über die Sachkenntnis und auch Sachlichkeit sowohl von Verkehrsrichtern als auch Amtsanwälten aufwarten. Leute, die noch nicht einmal etwas wußten über die Zusammensetzung der verschiedenen Komponenten (Reaktionszeit, Bremsenansprechzeit, Bremsweg usw.), aus denen sich der Bremsvorgang zusammensetzt, wollten darüber befinden, ob ein Kraftfahrer durch rechtzeitiges und wirkungsvolles Bremsen den Unfall hätte vermeiden können. Ich konnte feststellen, daß es einem Rechtsanwalt, dem ich zwei Minuten vor seinem Auftritt das Bosch-Handbuch mit den entsprechenden Tabellen in die Hand gedrückt hatte und der ebenfalls auf diesem Gebiete nicht von Sachkenntnis getrübt war, gelang, Richter und Amtsanwalt in Kürze zu „überfahren". Dies war für mich eines der traurigsten Kapitel auf dem Gebiete der Verkehrsrechtspflege. Was Dr. Rosner über die obligatorische Anwendung der dem Richter durch den Gesetzgeber an die Hand gegebenen Normen sagt, stimmt ebenfalls. Sie haben auch bereits in Ihrer Stellungnahme über das richterliche „Ermessen" angedeutet, daß es ja darum gar nicht geht, sondern eben darum, „wie" Gesetzesnormen angewandt werden. Und das ist m. E. ein sittliches Erfordernis, welches der Richter zu erfüllen hat, indem er die Gesetzesnormen „interpretiert".

Ich kann abschließend nur sagen, daß ich diese Überheblichkeit vieler Richter lächerlich finde. Ich habe persönlich vor dem „Richterstand" als solchem nicht den geringsten Respekt, wohl aber vor dem Richter, wenn ich weiß oder erfahren habe, daß in der Richterrobe ein Mensch steckt, der nicht nur Richter ist auf Grund seiner beruflichen Qualifikation, sondern — und das nicht zuletzt — auf Grund einer gewissen „Prädestination als Mensch". Und dazu gehört nun mal ein bißchen mehr als nur das Assessor-Examen oder das Doktor-Prädikat.

Karl Wulff, im Hause BV-Aral AG., Koblenz

*

In obengenanntem Artikel ist doch einiges falsch dargestellt worden. Zwar bin ich kein Richter, doch verstehe ich einiges von der hier behandelten Materie, so daß ich glaube, Kritik üben zu können.

Zunächst gebe ich dem Verfasser recht, wenn er auf die gerade bei Verkehrssachen bestehende Gefahr von Fehlurteilen aufmerksam macht. Die Ursachen dafür sind bekannt: Ein Richter ohne Verkehrserfahrung kann eben nur sehr schwer eine Verkehrsstrafsache richtig beurteilen. Hoffentlich verfügen deshalb baldmöglichst alle Verkehrsrichter über einen Wagen und erfahren dadurch, welche Anforderungen sie an Kraftfahrzeugführer stellen können und müssen.

Den scharfen Angriff gegen die sogenannten „Anzugurteile" halte ich jedoch für unberechtigt. Der Verfasser geht völlig fehl, wenn er glaubt, das Gericht bemesse die Strafhöhe nach solchen Äußerlichkeiten wie der Art des Anzuges, den der Angeklagte trägt. Das hat das Gericht normalerweise doch überhaupt nicht nötig, da es über viel bessere Unterlagen für die Festsetzung der Strafhöhe verfügt. Zunächst kann der Richter sich aus dem polizeilichen Vernehmungsprotokoll über die Höhe des Einkommens des Angeklagten unterrichten, da bei der verantwortlichen Vernehmung regelmäßig nach der Höhe des Einkommens gefragt wird. Hat der Angeklagte verständlicherweise insoweit vor der Polizei keine Erklärung abgegeben, so wird ihn der Richter in der Hauptverhandlung nach seinem Beruf und der Höhe des Einkommens fragen, um einen Maßstab für die Höhe der möglicherweise zu erkennenden Geldstrafe zu bekommen. Wenn der Angeklagte aber auch in der Hauptverhandlung insoweit keine Erklärung abgibt, dann muß er sich schon gefallen lassen, daß ihn das Gericht möglicherweise nach der Güte des Anzugs einstuft. Denn das dürfte dann wohl die einzige Möglichkeit einer Beurteilung der Vermögensverhältnisse des Angeklagten sein, oder wollte der Verfasser etwa die Einholung einer Auskunft von dem Finanzamt in solchen Fällen vorschlagen?

Innen wie außen – stilvoll gestaltet!

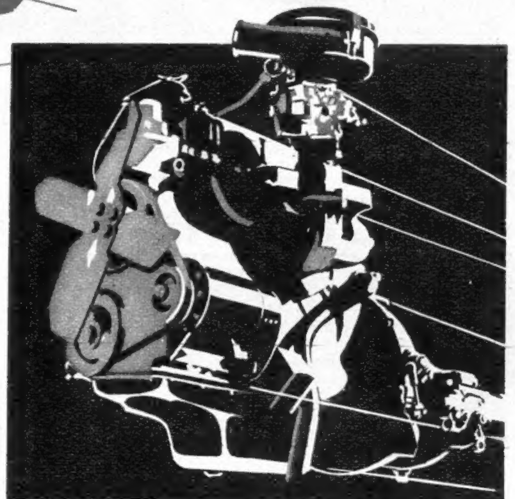
BR 812-608

DM 6185.–

Der neue TAUNUS 15M

stärker - schneller - schöner!

Die bedeutendste Neuerung: ein 1,5 l-Kurzhub-Motor mit 55 PS und einem Drehmoment von 11,3 mkg! Die PS-Zahl ist gewiß eindrucksvoll. Noch wichtiger aber ist das mit der Leistung gut abgestimmte starke Drehmoment, das in Verbindung mit der hervorragenden Straßenlage von entscheidender Bedeutung ist. Die Beschleunigung des TAUNUS 15 M aus jeder Geschwindigkeit wird Sie überraschen! Sie gibt dem Wagen die überlegene Wendigkeit auch im dichten Verkehr. Mühelos nimmt der TAUNUS 15 M Steigungen bis zu 42 %. 125 km/h sind zugleich „Spitze" und echte Autobahn-Dauergeschwindigkeit. Dabei beträgt der Normverbrauch nur 8 Liter auf 100 km. – Schon diese wenigen Daten sagen viel – mehr sagt eine Probefahrt! Sie sollten den TAUNUS 15 M einmal fahren, um seine zahlreichen Vorzüge zu er-fahren!



Der extreme Kurzhub mit dem überquadratischen Bohrung/Hub-Verhältnis (1,16:1) verringert die Reibung im Zylinder und steigert die Leistung. Der ohne Zwischenwelle angetriebene Verteiler steuert den Zündzeitpunkt ganz genau. Sperrringe im Sperrsynchron-Getriebe verhindern schlechtes oder falsches Schalten.

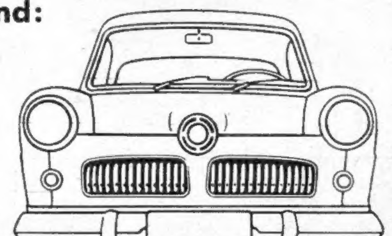
Ihr FORD-Händler erwartet Sie!

... und ein guter Bekannter im neuen Gewand:

TAUNUS 12 M - 55

mit dem bewährten 1,2 l-Motor! 38 PS leistet der robuste Motor, der mit 1,2 l günstig versteuert wird. Kraftstoff-Normverbrauch: 7,7 l Autobahn-Dauergeschwindigkeit: 110 km/h

DM 5690,-



FP 55002



Es trifft also nicht zu, daß die Anzugurteile „Legion" sind, vielmehr stellen sie Ausnahmefälle dar, die durch den Angeklagten selbst verschuldet werden. Weiterhin hält der Verfasser es anscheinend für ungerecht, daß der Bankdirektor für das gleiche Delikt eine höhere Strafe bezahlen soll als der Straßenkehrer. Ich bin der Ansicht, daß dies mit vollem Recht geschieht; denn Sinn einer Strafe ist ja nicht nur die Sühne oder die Generalprävention, sondern vor allen Dingen soll eine Strafe auch spezialpräventiv wirken, d. h. den Angeklagten vor der Begehung gleicher und anderer Straftaten abschrecken. Dies kann aber nur mit einer fühlbaren Strafe erreicht werden, und die Geldstrafe muß dann eben für den Bankdirektor, um von diesem auch als fühlbar empfunden zu werden, höher sein als bei dem Straßenkehrer. Schließlich sind 100 DM für einen Straßenkehrer möglicherweise die Hälfte seines Monatseinkommens, während sie für den Bankdirektor nur ein Zehntel oder ein Fünfzehntel seines Gehaltes ausmachen, deren Verlust er also viel leichter verschmerzen kann. Ein Unterschied ist also in jedem Falle notwendig, soweit es sich um Geldstrafen handelt.

Auch hinsichtlich der Ersatzfreiheitsstrafe ist dem Verfasser ein Irrtum unterlaufen. Er hält es für nicht richtig, daß der Bankdirektor auf Grund der höheren Geldstrafe bei einer etwaigen Verbüßung der Ersatzfreiheitsstrafe länger „sitzen" müßte als der Straßenkehrer. Natürlich wäre dies ungerecht, aber so ist es ja nicht. Denn die Ersatzfreiheitsstrafe ist für beide gleich. Der Bankdirektor bekommt bei der Bemessung der Ersatzfreiheitsstrafe seinen Tag mit 50 DM berechnet, während bei dem Straßenkehrer der Tag nur 10 DM wert ist. Das ist doch eine ganz logische Folge, da bei der Festsetzung auch die Vermögensverhältnisse wieder berücksichtigt werden und nicht einfach 10 DM grundsätzlich mit einem Tag Haft oder Gefängnis gleichgesetzt werden. Schließlich sind etwa 10 Tage Haft für den Bankdirektor genau so fühlbar wie für den Straßenkehrer, es wäre also unsinnig, den Bankdirektor mit einer höheren Ersatzstrafe zu belegen als den Straßenkehrer. Ich glaube kaum, daß der Verfasser ernstlich behaupten will, deutsche Gerichte würden einen solchen Unsinn produzieren.

Im Zusammenhang mit den „Anzugurteilen" spricht der Verfasser vergleichsweise auch von der nationalsozialistischen „Rechtstradition" und dem „gesunden Volksempfinden". Ich meine, man sollte bei der Verwendung solcher Erinnerungen an die Justiz des „Dritten Reiches" sehr vorsichtig sein und sie erst recht dann vermeiden, wenn sie überhaupt nicht passen. In diesem Falle paßt der Vergleich nun leider nicht. Zwar setzt der Richter die Höhe der Strafe innerhalb des gesetzlichen Strafrahmens nach seinem — hoffentlich gesunden — Empfinden fest, da ihm das Gesetz unmöglich vorschreiben kann, welche Strafe im Einzelfall verhängt werden muß. Denn Verkehrsübertretung ist nicht gleich Verkehrsübertretung, sondern die eine ist schwerer, die andere ist leichter, es muß also schon dem Richter überlassen bleiben, welche Strafe er im Einzelfall gerade für diesen Angeklagten für notwendig hält. Diese rein gefühlsmäßige Handlung des Richters ist aber nicht dasselbe wie das „gesunde Volksempfinden" vergangener Zeiten, da das gesunde Volksempfinden im „Dritten Reich" bei der Frage der Tatbestandsmäßigkeit des Verhaltens des Angeklagten, nicht aber bei der Strafzumessung eine Rolle spielte (vgl. den früheren § 240 StGB.).

Nun noch eine rein akademische Berichtigung zum Schluß. Der Verfasser erklärt lakonisch, . . . „bekanntlich bauen sich unsere Gesetze auf dem römischen Recht auf". Dies ist leider nicht ganz richtig. Das Zivilrecht ist zwar weitgehend von dem römischen Recht beeinflußt worden, nicht aber das deutsche Strafrecht. Dieses baut sich vielmehr auf dem deutschen Recht auf. Es sei in diesem Zusammenhang nur an die Einflüsse der germanischen Volksrechte, des mittelalterlichen deutschen Rechts, der Bamberger Halsgerichtsordnung, der Carolina der sächsischen Juristen des 17. Jahrhunderts, des Allg. Landrechts von 1794, des Bayrischen Strafgesetzbuches (Feuerbach) und der Hegelschen Philosophie erinnert. Demgegenüber ist das Eindringen römisch-rechtlicher Ideen derart gering gewesen, daß es überhaupt nicht erwähnenswert ist.

Das Fazit dieser kleinen Berichtigungsversuche führt wieder zu dem ohne Verkehrserfahrung urteilenden Richter zurück. Denn was für ihn gilt, muß gleichermaßen für den Journalisten gelten. Ohne die nötige Erfahrung und Kenntnis kann man eben weder Verkehrssachen noch die Tätigkeit der Gerichte beurteilen. Tut man dies aber doch, so kommt man sehr leicht zu Fehlschlüssen. Es bleibt also nur zu hoffen, daß im neuen Jahre alle Verkehrsrichter Kraftfahrzeuge erhalten und alle Gerichtsberichterstatter ihre juristischen Kenntnisse vervollständigen.

Ernst W. Becker in Bad Godesberg

Der Vergleich zwischen Straßenkehrer und Bankdirektor ist zu kraß, um Gültigkeit zu haben. Man kann daran nichts erkennen. Ein Fehler, den alle Juristen machten, die mich belehren wollen. Ich habe wohlweislich dem Bankdirektor den gutverdienenden Fernfahrer gegenübergestellt. Muß ich den gelahrten Juristen noch sagen, daß ein Fernfahrer oft mehr verdient als ein selbständiger Handelsvertreter, obwohl oder weil letzterer einen eigenen Wagen hat — haben muß? Die Herren Juristen sollten allemal für eine Zeitlang zu Wirtschaftsprüfern und Steuerberatern in die Praxis gehen, damit ihnen einmal klar wird, wie heute Geld verdient wird. Die Leute, die heute im Schlaf ihr Geld verdienen, sind so selten, wie es sich die Staatsanwälte nicht träumen lassen. Kurz: Straßenkehrer kann man in 48 Stunden werden, Bankdirektor bestenfalls in 30 Jahren.

Ich kenne viele Direktoren, die als Arbeiter angefangen haben. Ich kenne Direktoren, die heute Hilfsarbeiter sind — es waren meist solche, die den Unterschied zwischen 10 und 50 DM nicht „fühlten"! Was wollen mir die Herren Juristen darauf entgegnen? Die aber, die von unten nach oben kamen, die haben dafür so schuften müssen, daß sie bei der Geldstrafe keine Fühlbarkeitsrelation brauchen; sie brauchen den Überschuß, den sie als Reichtum sammelten, ohnehin zu einem guten Teil wieder auf für den Herzspezialisten. Der arme Arbeiter, der heute oft mehr verdient als der tüchtige Buchhalter und Ingenieur (von Ärzten ganz zu schweigen), ist oft nur darum arm, weil er am Freitag so an die 30% seines Lohntüteninhaltes versäuft. Und diesem Manne sind 100 DM wurschtiger als dem Herrn Direktor 10 DM. Es geht um den Wert des Geldes, nicht um den Vorrat an Geld. Geld = Geld wie Freiheit = Freiheit.

Man kann mir dies nicht logisch widerlegen. Die Tatsache aber, daß ich dem Gelddenken der Juristen ein genau entgegengesetzt laufendes Denken entgegensetzen kann, zeigt, wie wurmstichig diese ganze pekuniäre Fühlbarkeit der Strafe ist!

Die Juristen schildern mir überdies alle, was sein s o l l t e. Ich habe geschildert, was i s t — wenigstens auf dem Teilgebiet der Strafjustiz in Verkehrssachen. Es w u r d e nach dem Anzug geurteilt, und zwar ohne Frage nach den Geldverhältnissen, und ohne die Möglichkeiten zu nützen, die einem Gericht zur Verfügung stehen — es hätte in dem fraglichen Falle nur zwei Treppen höher im eigenen Bau zum Konkursgericht zu gehen brauchen! — Ich g l a u b e nicht, ich w e i ß, was ich schreibe. Wenn ich etwas glaube, dann schreibe ich das auch so. Und warum schweigen sich eigentlich alle Juristen aus, wo das Anzugs-Urteil einfach nicht zu widerlegen ist — auch nicht mit dem Glauben? Wie war das mit den fahrerflüchtigen Polizisten, mit Lotte Adenauer?

Den Juristen würde es gut anstehen, den Scheinheiligenschein schnellstens abzulegen. Ich brauche nur wenig juristische Erfahrung, um ihnen dies Ding mal eben kurzerhand an den Nagel zu hängen, ich brauche nur eine kleine Statistik. Und wenn ich darin finde, daß Diebe billiger wegkommen, daß man sich mit ihnen vor

allem mehr Mühe gibt als mit einem Kraftfahrer, der durch eine Serie oft höchst komplexer Zufälligkeiten, Schicksalsstreiche, Handicaps und sonstiger Unglückchen einen Unfall baute, dann hört bei mir das juristische Verständnis auf.

Jurisprudenz hin und her, wenn mit dieser Wissenschaft nicht der gesunde Menschenverstand einhergeht, dann gibt's Demagogie. Dann wirkt die Strafe auf den Laien nicht mehr bessernd, sondern bösernd.

Es ging mir nicht darum, zu schildern, wie's theoretisch bei der Justiz ist, denn das ist nicht meine Aufgabe. Ich habe als Journalist die Pflicht, Tatsachen zu schildern. Und das habe ich getan — mit jedem einzelnen Beispiel. Es ist keines dabei, was nicht stimmt. Ganz abgesehen davon, daß ein Betriebsfremder oft mehr sieht als der Fachmann, der täglich in seinem Laden hockt und ihn zu kennen meint.

Die Juristen, die mir schrieben, fielen alle über diesen einen Punkt, als habe nichts anderes in meinem Aufsatz dringestanden! Und wie war es mit der ersten Instanz, deren Urteil meistens in der zweiten dann verworfen wird? Und wie ist es mit den Fehlurteilen, die die zweite Instanz nicht erreichen? Man sollte den Laien nicht so abtun, es könnte sein, daß er aufmerksamer ist als der Fachmann!

Ich halte den Richter wirklich für einen ehrenwerten Mann. Das war keine Ironie. Die Seitenhiebe waren freundliche Knuffe in die Rippen: „He, Mann, paß auf, du schläfst schon halb; hör auf, oder reiß dich noch mal eben zusammen!" Ich weiß, wie lähmend die meisten Quatschereien vor dem Richtertisch sind und gebe dem Richter sein menschliches Recht auf Erschöpfung, ohne an seiner Ehre zu zweifeln. Ich bin ja kein Staatsanwalt, der theatralisch und pathetisch „vom Leder zieht" — doch wohl nur, um den Laien dort einzuschüchtern. Aber der Staatsanwalt ist ja auch die Personifizierung der vox populi, der es bekanntlich und leider auf handfeste Übertreibungen und kurzentschlossene Vorurteile nicht ankommt. Man lese nur die Schlagzeilen unserer Boulevardblätter!

Übrigens haben die Psychologen inzwischen entdeckt, daß nichts ungeeigneter zur Findung der Wahrheit ist als der gesprochene Prozeß. Strepp

Führerschein verloren — zu Fuß gehen!

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT Heft 3, Seite 17)

Im Gegensatz zu der vom Direktor des Stuttgarter Amtes für öffentliche Ordnung vertretenen Rechtsauffassung hat der Bundesgerichtshof mit Beschluß vom 20. 10. 1954 (4 StR 490/54) entschieden, daß es nicht auf den „Besitz" im Sinne des bürgerlichen Rechts ankomme. Im Besitz der Fahrerlaubnis sei auch der Fahrer, der Auskunft darüber geben könne, wo sich zur Zeit der Kontrolle sein Führerschein befinde. Daraus ist zu folgern:

1. Der Kraftfahrer hat seinen Führerschein nicht bei sich (z. B. daheim vergessen): Übertretung nach §§ 4, 71 StVZO, Geldstrafe bis 150 DM oder Haftstrafe bis 6 Wochen.

2. Der Kraftfahrer hat keinen Führerschein bei sich, weil ihm dieser von der Polizei (z. B. wegen Trunkenheit) abgenommen wurde: Übertretung wie unter 1. mit gleicher Strafandrohung.

3. Der Kraftfahrer hat keinen Führerschein bei sich, weil ihm dieser, wie ihm bekannt ist, abhanden kam (Diebstahl, Verlieren usw.): Vergehen nach § 24 Abs. 1 Ziff. 1 Straßenverkehrsgesetz, Geldstrafe bis 10 000 DM oder Gefängnisstrafe bis 2 Monate. (Hier kann sich der Fahrer nach Ansicht des Bundesgerichtshofes nicht mehr durch den Führerschein über seine Fahrerlaubnis ausweisen und fällt somit unter die gleiche Strafbestimmung wie der, dem überhaupt keine Fahrerlaubnis erteilt worden ist.)

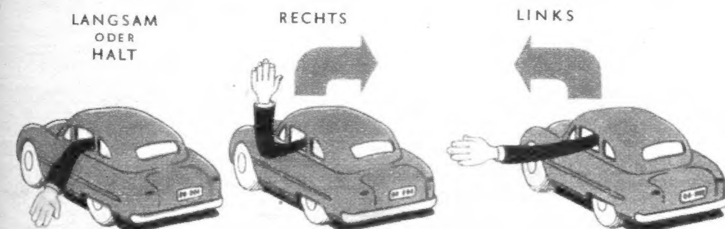
Wenn auch in der Literatur die Entscheidung des Bundesgerichtshofes zum Fall 3 als unbefriedigend bezeichnet wird, weil schließlich der Kraftfahrer, dem der Führerschein abhanden kam, durch Hinweis auf die Akten der Verwaltungsbehörde den Nachweis der erteilten Fahrerlaubnis erbringen könne, so wird doch der zitierten Entscheidung nichts von ihrer die unteren Gerichte bindenden Wirkung genommen. Will sich ein Kraftfahrer also nach Verlust des Führerscheins nicht der Gefahr einer Bestrafung wegen eines Vergehens (mit der Folge des Eintrags in das Strafregister) aussetzen, muß er sich schnellstens um Ersatzbeschaffung in der von Herrn Direktor Weber geschilderten Weise bemühen. Hans Sachs, Staatsanwalt in Nürnberg

Handzeichen

Sie erwähnten gelegentlich, daß hierzulande manchmal Unfälle dadurch verursacht werden, weil die internationalen, von vielen Amerikanern gebrauchten Handzeichen nicht verstanden werden. Ich kenne die Bedeutung dieser Handzeichen auch nicht genau. Sie sollten diese mal im Bild zeigen.

W. Krüger in St. Blasien (Schwarzwald)

Bitte, hier sind sie:



Höfliche Paßkontrollen

In obiger Notiz (Heft 2, Seite 8) berichten Sie über einen Ukas des Bundesinnenministers, wonach die Reisenden an sämtlichen deutschen Grenzen höflich, zuvorkommend, schnell und im Wagen abzufertigen seien. Versuchen Sie dies einmal an einer deutschen Grenze!

Ich machte nach Bekanntwerden dieses Erlasses verschiedentlich die Probe aufs Exempel und würde wohl heute noch in meinem Wagen sitzen, wenn ich auf eine Abfertigung am oder im Wagen gewartet hätte. Wenn Sie aber gar wagen sollten, die Abfertigung mittels Hupen zu beschleunigen, dann werden Sie erleben, wie in nichts geänderter Barras-Manier ein stiefelbewaffneter Grenzer auf Sie zukommt und wie weiland Erzengel Michael mit gebieterisch erhobenem Arm Sie ins Zollhaus weist. Sollten Sie einen dieser Herrn höflichst auf den erwähnten Erlaß aufmerksam machen, so werden Sie die Erklärung erhalten, daß das entweder bei der Kälte oder dem Regen nicht ginge, denn sie, die Zöllner, könnten nicht im Freien stehen. (Warum er Grenzer geworden ist, fragte ich einmal despektierlich.)

Jedenfalls ist von einer Abfertigung im Wagen nichts zu verspüren, so wie dies lange vor dem Kriege allgemein an allen europäischen Grenzen gehandhabt wurde.

Arno K. Völler in München 2

Elektro- statt Rollermobile?

(siehe Heft 1 und Leserbrief Heft 4)

Die Frage, ob der Elektroantrieb eine geradezu ideale Sache für ein Rollermobil sei, beantworte ich mit „Nein". Gewiß ist ein Elektrofahrzeug in der Konstruktion einfacher und wohl auch billiger — wenn man die Kosten für die Batterie nicht mitrechnet. Unterstellen wir einmal, daß der fromme Wunsch, eine 500 Ah-Batterie für 40 V Spannung mit einem Gewicht von nur 100 kg herzustellen, einmal Wirklichkeit wird (200 Wh/kg!) — der Erfinder wird unter Garantie mehrfacher Millionär —, dann kostet diese gewiß auch noch weit über 1000 DM.

Aber selbst wenn der Preisvergleich stimmen würde, dann ist die Gegenüberstellung nicht richtig durchdacht. Herr Mantzel vergleicht das Elektromobil mit einem Rollermobil mit einem 250 ccm-Motor, der rund 15 PS leistet, und verlangt von dem Elektromobil die gleiche Fahrleistung von etwa 70—75 km/st in der Spitze. Hierfür bewilligt er aber nur brutto 8 kwh auf 100 km. Rechnet man mit dem hohen Gesamtwirkungsgrad von 70 % für Gleichrichter, Batterie und Motor, dann stehen netto 5,6 kwh auf 100 km zur Verfügung, was einer Motorleistung von etwa 2 kw entsprechen dürfte. Mit dieser Leistung aber erreicht das Fahrzeug — selbst bei 100 kg Batteriegewicht und nur zwei Personen Besetzung — auf ebener Strecke kaum 40 km/st Spitzengeschwindigkeit. Diese Motorleistung entspricht ja auch nur der eines Kleinstrollers mit 60 ccm-Motor, kann also gar nicht mit einem ausgewachsenen Roller verglichen werden. Mit einer Batterieladung würde das Fahrzeug rund 8 Stunden bzw. 300 km — immer nur in der Ebene — fahren können. Stoßladungen aus der Steckdose sind ausgeschlossen, selbst bei 10stündiger Ladung würde noch jede Haussicherung (10 A) durchbrennen. Also selbst wenn der Traum von der Leichtbatterie Wirklichkeit würde, wäre er schon ausgeträumt. Elektrofahrzeuge sind eben nur bei geringer Geschwindigkeit und kleinen Aktionsradien wirtschaftlich tragbar. Dr.-Ing. Wilhelm Mörs in Dortmund

Natürlich können immer nur vergleichbare Größen zueinander in Beziehung gebracht werden, also zum Normverbrauch des Rollermobils ebenfalls nur der Normverbrauch des Elektromobils. Der Normverbrauch für das Rollermobil errechnete sich — an Hand bekannter Fahrzeugtypen — bei $^2/_3$ der Höchstgeschwindigkeit eines etwa 80—85 km/st laufenden 12-PS-Fahrzeuges, vollbesetzt (500 kg Gesamtgewicht) mit einem Zuschlag von 10%; bei 55 km/st also, wobei der Leistungsbedarf ziemlich genau 4 PS_e beträgt. Mit 10% Zuschlag und einem spezifischen Verbrauch des ventilatorgekühlten Motors von 375 g/PS_eh und einer Ölbeimischung von 1:25 ergibt sich der Verbrauch von 4 Liter/100 km.

Beim Elektromobil, dessen Höchstgeschwindigkeit wohlweislich mit 70—75 km/st zugunsten hoher Elastizität im mittleren Bereich gewählt wurde, ergibt sich bei $^2/_3$ der Höchstgeschwindigkeit unter Berücksichtigung eines Gesamtgewichtes von 600 kg (!) ein Leistungsbedarf von 2,35 kW, so daß einschließlich 10% Zuschlag und unter Berücksichtigung eines elektrischen Gesamtwirkungsgrades von 66,7% für 100 km Fahrstrecke praktisch genau 8 kWh verbraucht werden.

Selbstverständlich ist der Stromverbrauch bei Höchstgeschwindigkeit entsprechend höher, wie auch beim Rollermobil hierbei der Kraftstoffverbrauch erheblich ansteigen muß.

Nun zum Nachladen der Batterie: Es darf wohl vorausgesetzt werden, daß die Batterie nicht stets bis zur Totalerschöpfung gefahren wird, sondern im allgemeinen spätestens nach 50% Kapazitätsverlust nachgeladen wird. Daher auch wurde sie so groß gefordert. Nur in Ausnahmefällen soll sie die Möglichkeit geben, größere Fahrstrecken zu erlauben. Für das Nachladen ergeben sich aber beim Fahrbetrieb zwei Möglichkeiten:

a) Beim täglichen Berufsverkehr — maximal also 50—80 km — wird man die Nachtstunden zum Nachladen ausnutzen und an die Steckdose zu Haus herangehen. Vorsichtig gerechnet werden also höchstens 8 kWh nachzutanken sein, d. h. bei einer durchschnittlichen Nachtzeit von 8 Stunden stündlich 1000 Watt. Das macht jede Steckdose zu Haus spielend (Heizsonnen verbrauchen bis zu 2000 Watt, und die Wohnungssicherung hat 10 Amp.!).

b) Bei Überlandfahrten — also bei Wochenendfahrten oder der Urlaubsreise — wird man in einem Abschnitt wohl kaum länger als 3—4 Stunden ohne Essenspause unterwegs sein. Dies entspricht etwa 50% Entladung. In diesem Fall kann während der Essenspause von 1½—2 Stunden durch Stoßladung an der Tankstelle ebenfalls bequem nachgeladen werden. Die heute schon bekannten, aber natürlich nicht für Rollermobilbatterien ausgelegten Stoßlader geben maximal 100 Amp. bei 20 Volt her. Warum sollte es nicht möglich sein, Stoßlader bereitzustellen, die 200 Amp. bei 40 Volt verkraften können? Für Tankstellen mit Kraftstromleitungen ist das ein Minimalproblem. Obering. A. W. Mentzel

Ersatz-Führerschein gebührenfrei

In Ihrer Ausgabe 3/55 lese ich unter dem Stichwort Gebühren auf Seite 3 in einer Leserzuschrift des Herrn Adolf Link in Stuttgart W, daß für das Ausstellen eines Ersatz-Führerscheines für einen durch schlechtes Papier unbrauchbar gewordenen Führerschein 6.— DM an Gebühren erhoben werden. Ich möchte Leser Link auf folgendes aufmerksam machen: In der 11. Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 17. Juli 1953 (BAnz. 1953 Nr. 137) heißt es im Artikel I A Pos. 23: „Erteilung eines Führerscheins als Ersatz für einen ohne Verschulden des Inhabers unbrauchbar gewordenen ist gebührenfrei."

Wenn also von einer Behörde, ganz gleichgültig zu welcher Zeit, Führerschein-Vordrucke aus schlechtem Papier verwendet worden sind, die schon nach mehrjährigem Gebrauch auseinanderfallen, so ist dies keine Schuld des Führerscheininhabers. Ersatz-Führerscheine müssen auf Grund der obigen Gebührenordnung gebührenfrei ausgestellt werden.

Kurt Stieber, Fahrlehrer in Geesthacht bei Hamburg

Trinkgelder in der Schweiz

In dem ausgezeichneten Artikel „Sie wollen in die Schweiz?" im AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 2, finde ich zuletzt unter „Kleine Tips" einen Fehler. Es heißt da: Trinkgelder werden zu Rechnungen dazugeschrieben. Das ist falsch. Es müßte heißen: Trinkgelder werden grundsätzlich in der Schweiz nicht zur Rechnung zugeschrieben. Das Trinkgeld ist also vom Gast von sich aus dazuzuschlagen. Bitte nicht kleinlich verfahren. Nur wenn die Bedienung feststellt, daß es sich um einen der Landessitten unkundigen Ausländer handelt, wird manchmal das Trinkgeld dazugerechnet. Es ist also zur Sicherheit darauf zu achten bzw. zu fragen, damit man nicht als Geizkragen gilt, und das will doch niemand.

Alfons Schropp in Ronsberg (Allgäu)

Stimmt schon. Da aber die Deutschen in der Schweiz durchweg an ihrer Sprache als Ausländer erkannt werden, wird das Trinkgeld stets schon auf der Rechnung dazugeschlagen. So geschehen 1954 in folgenden Orten: Genf, Nyon, Montreux, Sion, Altdorf, Arth-Goldau, Basel und anderen Orten. Ulrich Sempert

Ihre Majestät, die amerikanische Hausfrau

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 2, Seite 20)

. . . und es sind dieser Tage gerade 25 Jahre, während derer ich vier eigene Ford-Modelle amerikanischer Herkunft, neben deutschen und italienischen Wagen meiner Eltern, über viele europäische Straßen und Pässe fuhr. . . . Die amerikanischen „Durchschnitts-Personenwagen" wie mein 8/28er, 13/40er, 14/65er V 8, 14/90er V 8 und das Nachkriegsmodell 79 waren gewiß keine Sportwagen, sie waren jedoch als Gebrauchswagen in ihrer Klasse und zur Zeit ihres Erscheinens auf dem Markt für alle anderen Hersteller richtungweisend. . . . Seit 18 Monaten fahre ich den 53er Crestline-Victoria — o Frevel! — mit automatischem Getriebe. Über dessen Wirkung und Arbeitsweise bin ich höchst erstaunt, nachdem ich zuerst sehr skeptisch war. Ich habe mit diesem Wagen Tausende von Kilometern aus reiner Freude am Fahren auf Paßstraßen hinter mich gebracht, die bekanntlich häufig Millimeterarbeit und gute Bremsen unerläßlich voraussetzen. (Übrigens macht der Low-Gang bei Talfahrt praktisch beide Bremsen überflüssig.)

. . . An sich ist es müßig, auf den sachlich völlig unrichtigen, ja fast gehässigen Artikel des Mr. Pomeroy einzugehen. Dieser kann nur von einem in seiner Eitelkeit gekränkten Laien für ahnungslose Laien geschrieben worden sein. . . . Herrn Pomeroy wäre zu empfehlen, Henry Fords Buch „Mein Leben und Werk" eifrig zu studieren. Auch für die heutigen Autobauer, insbesondere die britischen und die deutschen, haben seine Ansichten immer noch volle Geltung. Hinsichtlich des Verbrauchs und überhaupt der Wirtschaftlichkeit, des Fahrkomforts, der Wendigkeit, der Beschleunigung usw. werden über amerikanische Fahrzeuge in Europa meist (und noch dazu oft absichtlich) Daten verbreitet, die nicht immer den Tatsachen entsprechen. Da beispielsweise in Deutschland nur die wenigsten Leute Gelegenheit haben, einen amerikanischen Wagen wenigstens mal zur Probe zu fahren und dessen tatsächliche Kosten überhaupt nicht kennen können, müssen sie an den „armen Wasserbüffel" und den „völlig serienmäßigen" Borgward der Carrera wohl oder übel glauben. In Ländern, in denen das wichtigste Verkaufsargument die Spitzengeschwindigkeit eines Fahrzeugs ist, wobei noch zusätzlich behauptet wird, daß dies auch die Autobahn-Dauergeschwindigkeit darstellt, wo andererseits ein Rückspiegel kaum benutzt wird und rückwärts in eine Parklücke zu rangieren eine Seltenheit darstellt, dort wird Herr P. allerdings als ein Papst angesehen werden.

Hanns Gareis in Berlin-Charlottenburg 9

Einspruch und Beamteneid

Anfang Oktober 1954 fuhr ich über Mittenwald (Obb.) nach Italien. Einige Zeit nach meiner Rückkehr erschien unser örtlich zuständiger Polizeibeamte mit einer Anzeige aus Mittenwald: Ich sei bei rotem Licht durch eine gesperrte Baustelle gefahren. Kurz darauf kam ein Strafbefehl in Höhe von DM 8.—. Zufällig aber konnte ich mich genau erinnern, daß die Sperre damals auf Grün gestanden hat. Da ich mich im Recht fühlte, ließ ich durch einen Anwalt Einspruch erheben.

Kurz vor Weihnachten war der Termin in Garmisch-Partenkirchen angesetzt. Ich fuhr die 150 km hin und übernachtete. Am Tage des Termins mußte ich mir sagen lassen, daß dieser erst nach Weihnachten abgehalten werden kann, meine „Abladung" hätte mich durch meine Fahrt nach Garmisch nicht mehr zu Hause erreicht. Ich mußte unverrichteter Dinge zurückfahren und hatte zwei Tage mit vielen Unkosten verloren. Zum nächsten Termin ließ ich mich durch einen Anwalt vertreten mit dem Ergebnis, daß es der anzeigende Beamte auf seinen Eid nahm, ich hätte bei g e l b e m Licht die Sperre durchfahren. Da bekanntlich nichts über einen Beamteneid geht, wurde ich wegen des nunmehr gelben Lichts wieder zu DM 8.— verurteilt, natürlich plus Kosten. Aus Rot war Gelb geworden. Als Angeklagter steht mir kein Eid zu, ich hätte schwören können, daß ich Grün gesehen habe.

Die ganze Sache wäre nicht tragisch, wenn nicht folgende Tatsachen bemerkt werden müßten:

1. Auch in Mittenwald (Obb.) macht man in Autofallen. Der Beamte schwor, direkt neben der Lampe gestanden zu haben, er war aber nicht zu sehen.

2. Termine werden ganz kurzfristig an- und abgesetzt. Der Angeklagte kann aber nicht beantragen, daß bei der Festsetzung des Zeitpunktes auch auf ihn Rücksicht genommen wird. Mein Antrag wurde glatt abgelehnt.

3. Es ist nicht möglich, die Aussagen beim Amtsgericht des eigenen Wohnsitzes zu machen. Auch dieser Antrag wurde abgelehnt.

4. Wenn ein Angeklagter seine Sache selbst vertreten will, muß er u. U. mitten im Winter Hunderte von km fahren, wenn und wann es das Gericht gerade für gut hält. Erfolgt die „Abladung" verspätet, dann hat dies sogar völlig vergeblich zu geschehen.

So gelangte ich leider zu der Überzeugung, daß es nahezu unmöglich ist, ohne sinnlosen Kostenaufwand seine Unschuld zu beweisen. Am Schluß wurde noch durch ein Versehen der Gerichtskasse die verhängte Strafe dreimal kassiert, ich warte noch heute auf die Zurückzahlung. Die ganze Angelegenheit scheint mir von A bis Z doch sehr kleinlich und schikanös.

W. v. Gravenreuth in Affing bei Augsburg

Der geschilderte Fall liegt vielleicht etwas extrem, ist aber keineswegs vereinzelt. Die Rechtsprechung in Verkehrsangelegenheiten liegt weithin recht im argen. Polizei und Richter haben hieran gewiß nicht allein, immerhin aber doch viel Schuld.

Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT

Bandag-Kaltbesohlung

Die Wiederaufnahme des Kaltbesohlungs-Verfahrens für Autoreifen nach dem bereits im Kriege bewährten Bandag-Kaltverfahren hat in der Fachwelt beträchtliches Aufsehen erregt. Bereits 25 deutsche und zahlreiche ausländische Vulkanisierbetriebe arbeiten nach dem Bandag-Verfahren. Nun haben konkurrierende deutsche Unternehmungen den Bandag-Werken den Kampf angesagt. Daß dieser offenbar nicht immer mit ganz fairen Mitteln geführt werden soll, zeigt die kürzlich von einem Darmstädter Gericht erlassene Einstweilige Verfügung, die es dem Inhaber eines Betriebes für Heiß-Vulkanisier-Einrichtungen bei Strafe untersagt, seine in einer Werkszeitung „Der Vulkaniseur im Scheinwerfer" aufgestellten unrichtigen Behauptungen zu verbreiten. Eine gleichzeitig beim Landgericht Darmstadt eingereichte Klage wird darüber hinaus für eine eindeutige Klärung der Streitfrage sorgen.

Bandag-Werk Bernhard Nowak in Darmstadt

Überzeugend sind auch die neuen ***schlauchlosen***

METZELER PKW REIFEN

die nach dem gleichen patentierten Verfahren hergestellt werden wie unsere schlauchlosen LKW-REIFEN

EINFACHE MONTAGE

ABSOLUTES DICHTHALTEVERMÖGEN

NIEDRIGE REIFENTEMPERATUR

GERINGER ABRIEB

HÖHERE KILOMETERLEISTUNGEN

GRÖSSERE FAHRSICHERHEIT



NOCH MEHR km FÜR IHR GELD

Herausgeber: Paul Pietsch . Ernst Dietrich-Troeltsch . A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles . Stewart Fresh, Detroit . USA (Sport): Ernest A. Weil, Dayton . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40/49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stgt.

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

das AUTO MOTOR UND SPORT

5. MÄRZ 1955
32. JAHRGANG
5

Als alle Optimisten



den Winter schon vorbei wähnten, kam er noch einmal mit Vehemenz zurück. Unser Bild zeigt die schon wieder geräumte Arlbergstraße. Anderswo war es schlimmer: in St. Moritz z. B. mußten Autobesitzer ihre über Nacht auf der Straße gelassenen Wagen mit Stangen suchen, die sie in den Schnee piekten. Wir jedenfalls sind entschlossen, nunmehr mit dem Winter Schluß zu machen. *Foto: Dr. Wolff & Tritschler*

LESEN SIE ZUERST:

Über das Atom-Auto

und einige andere Motor-Utopien, die Sowjetrußland seit einiger Zeit der staunenden Mitwelt offeriert, muß sich unser wissensdurstiger Dr. A. W. Rage eines Besseren belehren lassen. (Mal ganz dumm gefragt . . ., 49. Motor-Utopien, Seite 12)

Trotz dieser Sachlage

lassen sich gewisse Entwicklungstendenzen bereits ziemlich klar erkennen, und die ersten Erfahrungen berechtigen zu einigen kritischen Überlegungen. Diese rechtzeitig anzustellen scheint schon im Hinblick darauf geboten zu sein, daß es vielerorts noch Zeit ist, laufende Entwicklungen nicht in eine Sackgasse geraten zu lassen. (Rollermobile brauchen Leistung und Sicherheit, Seite 19)

Vom Duesenberg SJ,

mit dem vielleicht nur noch der Bugatti-Royale zu vergleichen ist, sollen bis 1938 nur 36 Exemplare gebaut worden sein. Er hatte keinen festen Listenpreis, man erfuhr ihn bei der Bestellung. Das Chassis kostete 11 500 Dollar, der fertige Wagen zwischen 17 500 und 23 000 Dollar. (Biographien alter Autos, 25. Duesenberg, Seite 20)

Aber lesen Sie auch:

Unser Titelbild

mit dem Mercedes 190 SL fotografierte, ebenso wie die Bilder auf Seite 15, Julius Weitmann.

Preise der deutschen Personenwagen

Stand vom 24. Februar 1955

	Grundpreis DM	Mehrpreis für Heizung DM	Mehrpreis für Schiebedach DM
BMW 2 Liter 6 Zylinder			
501 B Limousine viertürig	11 950.—	serienmäßig	680.—
501 A Limousine viertürig	13 150.—	serienmäßig	680.—
501 A Coupé 2/2sitzig	18 100.—	serienmäßig	
501 A Cabriolet 2/2sitzig	18 200.—	serienmäßig	
501 A Fahrgestell	9 350.—	serienmäßig	
BMW 2,6 Liter V 8 Zylinder			
502 Limousine viertürig	16 450.—	serienmäßig	680.—
502 Coupé 2/2sitzig	21 800.—	serienmäßig	
502 Cabriolet 2/2sitzig	21 900.—	serienmäßig	
Borgward-Isabella			
Limousine zweitürig	6 980.—	160.—	540.—
Cabriolet 2/2sitzig	9 950.—	serienmäßig	
Borgward-Hansa 2400			
Limousine viertürig (Viergang)	12 350.—	serienmäßig	780.—
Limousine viertürig (Strömungsgetriebe)	13 200.—	serienmäßig	780.—
Pullman-Limousine (Viergang)	12 500.—	serienmäßig	820.—
Pullman-Limousine (Strömungsgetriebe)	13 350.—	serienmäßig	820.—
DKW-Sonderklasse			
Limousine zweitürig (Dreigang)	5 085.—	85.—	300.—
Limousine-Spezial zweitürig	5 585.—	85.—	300.—
Luxus-Coupé zweitürig	5 985.—	85.—	300.—
Cabriolet viersitzig	7 385.—	85.—	
Cabriolet zweisitzig	8 750.—	85.—	
„Universal" Kombiwagen	6 185.—	85.—	300.—
Ford-Taunus			
„12" Limousine zweitürig	5 390.—	160.—	385.—
„12 M 55" Limousine zweitürig	5 690.—	160.—	385.—
„15 M" Limousine zweitürig	6 185.—	160.—	385.—
„15 M" Cabriolet zweisitzig	8 575.—	160.—	
„15 M" Cabriolet viersitzig	8 650.—	160.—	
„15 M" Kombiwagen	6 550.—	160.—	
Mehrpreis für Vierganggetriebe	175.—		
Goliath			
GP 700 Limousine zweitürig	4 850.—	175.—	300.—
GP 700 Cabrio-Limousine	5 050.—	175.—	
GP 700 Kombiwagen	4 950.—	175.—	
GP 700 E Limousine zweitürig	5 650.—	175.—	300.—
GP 700 E Cabrio-Limousine	5 850.—	175.—	
GP 700 E Kombiwagen	5 750.—	175.—	
Lloyd 400			
LP 400 S Limousine zweitürig	3 450.—	serienmäßig	175.—
LS 400 S Kombiwagen dreitürig	3 580.—	serienmäßig	175.—
Mercedes-Benz Typ 180			
Limousine viertürig	9 450.—	serienmäßig	600.—
Mercedes-Benz Typ 180 D			
Limousine viertürig	10 300.—	serienmäßig	600.—
Mercedes-Benz Typ 220			
Limousine viertürig	12 500.—	serienmäßig	600.—
Cabriolet A 2/3sitzig	18 850.—	serienmäßig	
Coupé 2/3sitzig	20 850.—	serienmäßig	1150.—
Mercedes-Benz Typ 300			
Limousine viertürig	22 000.—	serienmäßig	750.—
Cabriolet D viertürig	24 700.—	serienmäßig	
Mercedes-Benz Typ 300 S			
Cabriolet A 2/3sitzig	34 500.—	serienmäßig	
Coupé 2/3sitzig	34 500.—	serienmäßig	
Roadster 2/3sitzig	34 500.—	serienmäßig	
Mercedes-Benz Typ 300 SL			
Sport-Coupé zweisitzig	29 000.—	serienmäßig	
NSU-Fiat 500 C			
Cabrio-Limousine zweisitzig	3 990.—	160.—	
Standard-Kombiwagen dreitürig	4 450.—	160.—	serienmäßig
Luxus-Kombiwagen dreitürig	4 700.—	160.—	serienmäßig
NSU-Fiat 1100			
Standard-Limousine viertürig	5 550.—	250.—	
Luxus-Limousine viertürig	5 700.—	250.—	
Kombiwagen fünftürig	7 200.—	250.—	
„1100 TV" Limousine viertürig	8 950.—	serienmäßig	
„1100 TV" Cabriolet zweisitzig	10 450.—	250.—	
Fiat 1400 A			
Limousine viertürig	7 950.—	210.—	
Fiat 1900 A			
Limousine viertürig	10 800.—	210.—	
„Grand Vue" zweitürig	14 900.—	210.—	
Opel-Olympia Rekord			
„Olympia" Limousine zweitürig	5 250.—	160.—	
„Olympia Rekord" Limousine	5 990.—	160.—	
„Caravan" Kombiwagen	6 300.—	160.—	
Opel-Kapitän 55			
Limousine viertürig	8 990.—	160.—	
Porsche			
40 PS „1100" Coupé	11 400.—	serienmäßig	650.—
44 PS „1300" Coupé	11 400.—	serienmäßig	650.—
55 PS „1500" Coupé	12 700.—	serienmäßig	650.—
60 PS „1300 Super" Coupé	13 500.—	serienmäßig	650.—
70 PS „1500 Super" Coupé	13 800.—	serienmäßig	650.—
Mehrpreis für Cabriolet	2 000.—		
55 PS „1500" Speedster	12 200.—		
70 PS „1500 Super" Speedster	13 300.—		
110 PS Spyder Typ 550	24 600.—		
Volkswagen			
Limousine zweitürig (Standard)	3 950.—	serienmäßig	250.—
Limousine zweitürig (Export)	4 850.—	serienmäßig	250.—
Cabriolet viersitzig	6 500.—	serienmäßig	
Fulda-Mobil			
N 200 und N 360	2 200.—	serienmäßig	
S 200	2 780.—	25.—	
S 360	2 990.—	serienmäßig	
Messerschmitt-Kabinenroller			
KR 175	2 125.—	65.—	
KR 175 (mit Rückwärtsgang und elektr. Scheibenwischer)	2 195.—	65.—	
KR 200	2 550.—	65.—	
KR 200 Exportausführung	2 700.—	65.—	

Ganz kurz

Nur 24 % aller Dieselfahrer

beziehen ihren Kraftstoff zu normalem Preis an den öffentlichen Tankstellen. 76% zahlen als „Großverbraucher" usw. Vorzugspreise.

Einen Mercedes 300 SL

kann man sich bei einem Berliner Autoverleih für Selbstfahrer für 60 Mark pro Tag mieten. Für den Kurfürstendamm ist er mit seinen 260 km/st ein bißchen zu schnell, aber bis zur Avus ist es ja nicht weit.

Nächste Gebrauchtwagenmessen

11. 3.—13. 3. Killesberg Stuttgart
11. 3.—14. 3. Messegelände Nürnberg
11. 3.—14. 3. Münsterlandhalle Münster
25. 3.—28. 3. Theresienhöhe München
26. 3.—28. 3. Stadthalle Freiburg/Br.
1. 4.— 4. 4. Schwarzwaldhalle Karlsruhe

Schlauchlose Reifen

Die neuen schlauchlosen Reifen sind jetzt bei Continental und Dunlop in den gangbarsten Pkw-Größen lieferbar. Die Preise liegen 5% über denen für normale Decken und Schlauch: 5,60—13 (DM 67.40), 5,90—13 (DM 71.20), 6,40—13 (DM 86.90), 6,70—13 RS (DM 116.—), 5,60—15 (DM 71.60), 6,40—15 (DM 95.30), 6,40—15 extra RS (DM 112.—), 7,10—15 extra RS (DM 173.—), 5,00—16 (DM 72.10), 5,50—16 (DM 91.20).

5 statt 2 DM Verwarnung?

Gegen die beabsichtigte Erhöhung der Verwarnungsgebühren für leichte Verkehrsübertretungen übersandte der ADAC eine eingehende Stellungnahme an Bundesjustizminister Dr. Neumayer.

Walter F. McDonald †

Vorstandsmitglied und Finanzleiter der Adam Opel A.G. verstarb am 11. 2. in New York nach kurzem, schwerem Leiden. Er war seit 1929 bei der General Motors Corporation tätig.

Einen weißen Mercedes 220

bestellte sich Gina Lollobrigida gelegentlich ihres Besuches in München, kurz nachdem sie von Kronprinz Rupprecht empfangen worden war und bei der Nymphenburger Porzellanmanufaktur für 12 000 Mark Porzellan eingekauft hatte.

Anglo-Iranian ändert ihren Namen

Die Anglo-Iranian Oil Company Ltd., Muttergesellschaft der BP Benzin- und Petroleumgesellschaft in Hamburg, änderte ihren Firmennamen in „The British Petroleum Company Ltd." unter Beibehaltung des BP-Warenzeichens. Das Aktienkapital wurde von 33 auf 120 Mill. Pfund Sterling erhöht.

Auslandsreisen weiter erleichtert

Devisen oder andere Reisezahlungsmittel dürfen jetzt in Höhe von 1500 DM je Person auch für Reisen in den Dollarraum ausgenutzt werden. Ohne Anrechnung auf diesen Jahresbetrag können nunmehr Benzingutscheine im Inland in DM bezahlt werden. 600 DM in Verrechnungswährung können jetzt (statt bisher 300 DM) ohne Anrechnung auf den Jahresbetrag bei Auslandsreisen mitgeführt werden, davon aber höchstens 300 DM in DM-Noten. Devisen bis zum Gesamtwert von 300 DM unterliegen nicht mehr der Ablieferungspflicht und können bei späteren Auslandsreisen wieder verwendet werden.

Ein Preisausschreiben für Fernfahrer

veranstaltet die ZAV. Fernfahrer sollen erlebte Hilfsbereitschaft und Kameradschaft der Landstraße schildern. Diese Aktion soll tendenziöser Berichterstattung eines Teiles der Tagespresse entgegenwirken.

Wilhelm Benteler †

Generaldirektor i. R. und langjähriger Aufsichtsratsvorsitzender der Benteler-Werke A.G. in Bielefeld, verstarb nach längerer Krankheit im Alter von 77 Jahren.

Die Handelsspannen für Benzin

seien in Westdeutschland überhöht, konstatiert auch das Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung, Essen, in einer Untersuchung über den Aufbau der westdeutschen Mineralölwirtschaft.

Rauh, aber herzlich

mahnte eine Tafel auf der Rückwand eines von uns kürzlich gesichteten Lastzuges: „Wenn du das lesen kannst, bist du viel zu dicht hinter mir — du Rindvieh!"

Mit weiteren 75 Mill. Dollar

beteiligt sich Du Pont de Nemours an der General Motors Corporation dadurch, daß die Firma ihren vollen Anteil an den neuen Aktien von GM übernimmt, der ihr durch ihr Bezugsrecht zusteht.

162 Hanomag-Kommißbrote,

die jetzt 30 Jahre alt sind, laufen noch auf deutschen Straßen. Vom kaum jüngeren 3/15 PS Dixi-BMW gibt es sogar noch 798 Stück.

Zwei von drei

Autos in Amerika sind heute mit Radio versehen. 40% aller derzeit in USA gebauten Empfangsgeräte sind Autoradios.

Treppenwitz

Wachsamen Lesern fiel auf, was die Redaktion nicht hätte übersehen dürfen: Im Text zum Keystone-Bild „Treppenwitz" (Heft 4, letzte Seite) wird das abgebildete Verkehrsschild als Verkehrsverbot für Kfz aller Art erläutert. Selbstverständlich aber bedeutet dieses Schild ein Verkehrsverbot für „Fahrzeuge" aller Art, also etwa auch Handwagen oder Pferdefuhrwerke (die die Treppe nicht benützen dürfen!)

Contra Seebohm!

Die verkehrspolitische Tagung in Bad Neuenahr

Als wir kürzlich hier an gleicher Stelle dem Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm vorschlugen, die Konsequenzen aus seiner Politik zu ziehen und Eisenbahnminister zu werden, hatten wir den Eindruck, mit unserer Auffassung doch noch recht allein auf weiter Flur zu stehen. Das war ein Irrtum. Wenige Tage darauf fand eine verkehrspolitische Tagung des Arbeitsausschusses Kraftverkehrswirtschaft in Bad Neuenahr statt, deren Résumé man mit den Worten des CDU-Bundestagsabgeordneten Ernst Müller-Hermann nicht besser wiedergeben kann. Herr Müller-Hermann, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag, sagte wörtlich: „Wenn hier in diesem Kreise, ich glaube von allen Diskussionsrednern, der Versuch gemacht wurde, dem Verkehrsministerium seine Unfähigkeit nachzuweisen, so möchte ich mich darauf beschränken, zu erklären, daß ich mich außerstande sehe, das Gegenteil zu beweisen!"

Im Gegenteil. In seinem ausgezeichneten Referat tat Herr Müller-Hermann eigentlich gar nichts anderes, als Beweis an Beweis für das völlige Versagen des Bundesverkehrsministeriums und damit des Bundesverkehrsministers aneinanderzureihen, — Beweise, die es unverständlich erscheinen lassen, daß Herr Dr. Seebohm heute noch den Ministersessel einnimmt, der, was seine Verkehrspolitik anbelangt, vielmehr ein Drehstuhl zu sein scheint. Selbst Herr Müller-Hermann attestierte dem Minister eine Wendung seiner Verkehrspolitik um 180 Grad.

Es würde zu weit führen, hier alle die ganz ausgezeichneten, sachlichen und auf hohem Niveau stehenden Referate der Tagung in Bad Neuenahr zu zitieren. Wir müssen uns darauf beschränken, das Fazit zu ziehen, und dieses Fazit ist erschütternd und niederschmetternd. Was — und diese Erkenntnis verdanken wir der Tagung in Bad Neuenahr — bisher als der Kampf Schiene—Straße deklariert wurde, ist in Wahrheit nichts anderes als ein Kampf um die Monopolstellung staatlicher Verwaltungsbehörden, die sich zunehmend auf fremden Gebieten als Unternehmer betätigen und sich darum bemühen, das private Unternehmertum auszuschalten. Die tatkräftigsten Helfer hierbei sitzen im Bundesverkehrsministerium, das wiederum der Bundestagsabgeordnete Müller-Hermann wörtlich als ein Eisenbahnministerium mit einer Abteilung *gegen* den Straßenverkehr bezeichnete. Sogar die von Herrn Präsident Geiger von der Zentralarbeitsgemeinschaft für das Straßenverkehrsgewerbe in der Diskussion aufgestellte Behauptung, daß das Defizit der Bundesbahn nicht echt und nur ein verkehrspolitisches Hilfsmittel sei, konnte nicht widerlegt werden, da es keine kontrollierbare Bilanz der Bundesbahn gibt, — genau so wenig, wie das Bundesverkehrsministerium bis jetzt die Statistik über die angebliche Verkehrsdichte in der Bundesrepublik veröffentlicht hat, deren nur ihm bekannte Zahlen es jedoch dazu benutzt, um eine „Entlastung der Straßen" zu fordern.

Es ist — im ganzen gesehen — ganz gleichgültig, ob es sich dabei um den Gütertransport auf der Straße, um den Werksverkehr oder um den Personenverkehr auf der Straße handelt, — für alle drei Gruppen des Straßenverkehrs hat Dr. Seebohm sein vernichtendes Rezept in der Tasche, nicht um die Straße zu entlasten, wie er behauptet, sondern um jenen Verwaltungsbehörden zu helfen, die ja selbst in immer stärkerem Maße Straßenverkehrs-Unternehmungen werden. Das gilt sowohl von der Bundespost wie von der Bundesbahn.

Wenn in der öffentlichen Diskussion immer wieder davon die Rede ist, daß allen Verkehrsträgern gleiche Startbedingungen geschaffen werden müssen, dann klingt das vernünftig und einleuchtend. Wenn aber gleichzeitig in einer Versammlung der Eisenbahnergewerkschaft in Kassel vom „Damoklesschwert der Rationalisierung" gesprochen wird, dann darf man annehmen, daß es der Bundesbahn gar nicht so sehr um eine Rationalisierung geht, sondern daß sie unter „gleichen Startbedingungen" die Beseitigung des privaten Unternehmertums versteht. Möglich, daß eine Wandlung bei der Bundesbahn denkbar wäre, wenn die Leitung dieser Behörde — wie es von verschiedenen Rednern gefordert wird — in die Hände eines Generaldirektors mit der Mentalität eines Industriellen gelangte, — undenkbar aber, daß eine solche Neuordnung in der Leitung der Bundesbahn durchführbar ist, solange Dr. Seebohm den Sessel des Bundesverkehrsministers inne hat.

Auch wenn Herr Professor Herrmann, Leiter der Abteilung Volkswirtschaft und Statistik des BDI, in seinem ganz ausgezeichneten Referat von der Pflicht (!) des Staates zum Straßenbau sprach, so dürfte diese Feststellung in Bonn auf taube Ohren stoßen und eher noch im Bundesfinanzministerium als im Bundesverkehrsministerium Verständnis finden, wie die Nachricht annehmen läßt, wonach Bundesfinanzminister Schäffer sich bereit erklärt hat, dem Kabinett eine Straßenbau-Vorfinanzierung durch mittelfristige Schatzanweisungen vorzuschlagen.

Wohl die größte Enttäuschung für Gäste wie Veranstalter war die Mitteilung von Herrn Bundestagsabgeordneten Müller-Hermann, daß er — unter Zeitdruck stehend — seinen eigenen Antrag auf Reduzierung der Hubraumsteuer für Personenfahrzeuge um 40 Prozent zurückziehen und dem Regierungsvorschlag (Reduzierung um 20 Prozent) zustimmen wird, damit das Verkehrsfinanzgesetz noch termingerecht verabschiedet werden kann. Die Beseitigung der Hubraumsteuer müsse der ja zu erwartenden Großen Finanzreform vorbehalten bleiben. Wenn dazu auch noch einiges zu sagen wäre, so wollen wir uns hier auf die Feststellung beschränken, daß auch die Verschleppung der Beratungen des Finanzgesetzes eindeutig auf das Konto des Bundesverkehrsministers zu buchen ist, der die Ausschüsse immer wieder mit dem fragwürdigen und schließlich als unsinnig erkannten Verzinsungsgutachten seines wissenschaftlichen Beirates beschäftigte.

Die Liste jener Beweise eines völligen Versagens des Bundesverkehrsministers, die hier in Bad Neuenahr aufgemacht wurde, ist zu lang, als daß man sie, Position für Position, aufzuzählen vermöchte. Übrig bleibt die Frage: wie lange noch kann es sich das Kabinett in Bonn leisten, einen Mann zu halten, über dessen Fehler man so offenkundig diskutiert? Oder ist dem Kabinett gerade im derzeitigen Widerstreit der politischen Auffassungen die Meinung von einigen Millionen Kraftfahrzeugbesitzern und Angehörigen der Kraftfahrzeugwirtschaft so unwichtig, daß man sich deren Verstimmung leisten kann? Daß sich diese Verstimmung nicht auf Probleme der *Verkehrs*-Politik beschränken wird, liegt in der Natur der Menschen!

Carl Otto Windecker

Mal ganz dumm gefragt . . .

49. Motor-Utopien

Wir haben mit unserem Briefwechsel schon oft in der Mottenkiste der Erinnerung gekramt und noch öfter einige Blicke in die nähere Zukunft getan. So in etwa kann man die Entwicklung voraussagen — aber was erwartet einmal unsere Enkel? Vielleicht das, was ich in einjähriger Sammelwut zusammengetragen habe: Phantomdieselmotoren mit sagenhafter Leistung und ebenso sagenhafter Sparsamkeit, Elektroferntrieb oder gar Atommotoren? Ich weiß nicht, inwieweit auch Ihnen entsprechende Veröffentlichungen vorliegen, und schicke Ihnen deshalb meine Sammlung mit. Sind es Phantastereien oder Dinge mit realem Boden? Dr. A. W. Rage, Brunsbüttelkoog.

Die Botschaft hör ich wohl –

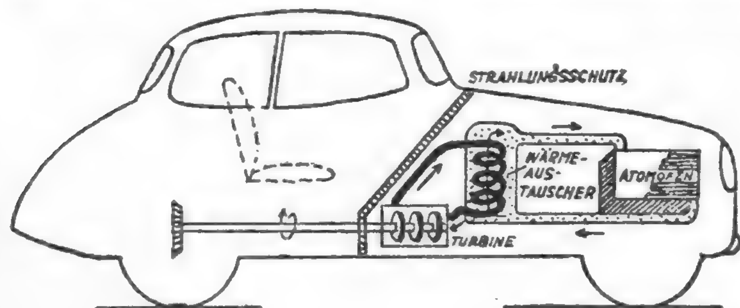
allein mir fehlt der Glaube . . . Nicht, weil ich in engstirnigem Bürokratismus machte oder ein Nihilist der Technik wäre, sondern nur deshalb, weil ich nicht so bald an die Verwirklichung utopischer Ideen glaube. Es ist schwer, wenn nicht unmöglich, den Propheten zu spielen — das konnten sich ein Jules Verne oder ein Hans Dominik leisten, und selbst da hat die Verwirklichung lange genug gedauert oder zeichnet sich überhaupt erst als durchführbar ab. Immerhin ist eine solche technische Vorschau recht interessant, so daß ich Ihrem Vorschlag gern folge und drei der hauptsächlichsten „Utopien" näher kommentieren bzw. auf ihre Durchführbarkeit — wohlgemerkt: nach dem heutigen Erkenntnisstand der Technik — prüfen will.

Da ist zunächst die Rede von einem sensationellen Dieselmotor, der in den USA das Licht der Welt erblickt haben soll. Sein Konstrukteur ist der 1928 ausgewanderte und 1939 in den USA naturalisierte Deutsche Max. G. Fiedler. Der Motor, von dem leider keine technische Daten vorliegen, soll bei nur 74 Pfund Gewicht 50 PS entwickeln, für 200 Dollar hergestellt werden können und nur ⅓ der normalen Betriebskosten verschlingen. Der Wirkungsgrad soll 53 % betragen. Wie das erreicht ist, wird nicht gesagt — leider, denn sonst ließe sich leichter etwas darüber sagen, ob Utopie oder im Bereich der Möglichkeit. Erzielbar ist so etwas nur durch Hochdruckaufladung, extrem hohe Drehzahl oder sagenhafte Verdichtung.

Ersteres ist keineswegs mehr Utopie, sondern durch den Deutschen Hermann Rieseler schon vor dem zweiten Weltkrieg exerziert worden (vgl. „Aus den Grenzbezirken des Verbrennungsmotors", AUTO/MOTOR und SPORT 21/1954), wo man mit 4 atü Aufladung Mitteldrücke von 30 kg/cm² erreichte, kurzzeitig sogar bei 10 atü Aufladung auf 70 kg/cm² Mitteldruck, entsprechend einer Hubraumleistung von 250 PS/ltr, kam. Die Versuche wurden nach dem Kriege in den USA fortgesetzt. Sollte es sich hier um etwas Ähnliches handeln? Man sprach beim Rieseler-Motor von spezifischen Verbräuchen um 135 g/PSh, was unter Annahme des sehr guten Dieselkraftstoff-Heizwertes von 10 000 kcal/kg einen Gesamtwirkungsgrad von 47 % ergäbe. 53 % entsprächen einem Verbrauch von weniger als 120 g/PSh, und das ist, mit Verlaub zu sagen, ein wenig zu phantastisch. Bevor man nicht nähere Daten weiß, wird man mehr als skeptisch bleiben müssen.

Beim nächsten Vorschlag geht es elektrisch zu. Da berichtete nämlich Radio Moskau in einer Sendereihe über technische und wissenschaftliche Fortschritte in der UdSSR. Danach sollen auf einer Versuchsautobahn in der Nähe Moskaus geheimnisvolle Fahrzeuge dahinhuschen, die ihre Vortriebsenergie von einem Hochspannungskabel längs der Bahn erhalten, nicht etwa mittels Stromabnehmers, sondern sozusagen drahtlos. Nach noch neueren Berichten sollen in Moskau und Kiew bereits die ersten „Stromstraßen" in Betrieb sein. Was ist hierzu zu sagen? Bestimmt ist die technische Möglichkeit gegeben, ein Fahrzeug dieserart anzutreiben, etwa so:

Diese Zeichnung erschien in einer Zeitung der DDR am 29. 1. und soll das Schema des von dem russischen Prof. Romadin entwickelten, atomgetriebenen Wagens darstellen.



Direkt unter der Fahrbahn befindet sich eine Stromschiene, die elektrische Energie abstrahlt (als radiofreundlicher Kraftfahrer konnten Sie solche Energie sogar schon hören, wenn Sie eine Hochspannungsleitung unterfuhren oder das „Glück" hatten, längere Zeit parallel dazu fahren zu müssen). Ein „Empfänger" im Fahrzeug nimmt die Strahlungsenergie auf und gibt sie an einen Elektromotor weiter, der für den Antrieb sorgt. Soweit gut und theoretisch keine Utopie. Die Strahlungsenergie nimmt jedoch im Quadrat der Entfernung vom Stromleiter ab, d. h. man müßte mit ganz gewaltigen Energien in der Hochspannungsschiene arbeiten, um auch nur 1 kW in den Wagen zu bringen. Durch Jonisierung des Luftspalts zwischen Schiene und Empfänger oder etwa Ausbildung der gesamten Straße als Stromträger und leitende Reifen könnte man sich helfen. Ende der zwanziger Jahre sollen verschiedene Laubenkolonisten unter dem Sender Berlin ihre Antennen dazu benützt haben, die schöne Energiequelle für die Speisung ihrer Glühlampen auszuwerten; die Folge war ein Musterprozeß des Rundfunks, um das für die Zukunft zu unterbinden. Man denkt auch daran, daß 1923 ein Franzose genau das vorschlug, was die Russen jetzt angeblich in die Tat umgesetzt haben. Ob es tatsächlich gelungen ist, entweder so kolossale elektrische Energien mit einigermaßen erträglichem Wirkungsgrad durch die Versuchsstrecke zu jagen oder ein Medium zu finden, das die Verluste zwischen Stromschiene und Fahrzeug entsprechend absenkt, das wissen wir nicht. Die Idee selbst spukt bei den Erfindern allenthalben. So bei dem Italiener de Nitto, der die Absicht hatte, die Energie für Kraftfahrzeuge gleich über große Entfernungen von einem Sender abzustrahlen. Theoretisch sehr wohl möglich — aber die Praxis?

Noch phantastischer ist die russische Idee, die Kraftfahrzeuge nicht mehr rollen zu lassen, sondern mittels starker Elektromagnete in Schwebe zu halten. Man fährt also auf Rädern auf die „Magnetbahn", wird angehoben, was mit Hilfe von Elektromagneten in der Fahrbahn und eigenen, gleichpoligen Magneten im Fahrzeug geschieht. Vom Strom eines Hauptkabels wird das Fahrzeug elektromagnetisch nach vorn gerissen, man zieht das Fahrwerk, dem Flugzeug gleich, ein und kann fortan die Daumen drehen, denn Fahrtrichtung und Geschwindigkeit werden von einem Kabel längs der Straße automatisch ferngesteuert. Am Ziel angekommen, wird das Fahrwerk ausgefahren, und man rollt per Achse nach Hause, sich freuend, daß man sowohl Rollwiderstand als auch Reifen gespart hat. Sagen Sie nicht, das sei undenkbar! Denken Sie an ferngesteuerte Schiffe, Flugzeugmodelle oder V 2. Und auch das elektromagnetische Schweben ist nicht etwa neu: Der Österreicher Graemminger hat dementsprechende Patente angemeldet, und der Deutsche Bernhard Kemper arbeitete bereits in den dreißiger Jahren an einer Elektro-Schwebebahn nach demselben Prinzip. Bevor die Schwebebahnkabine „Schluß" mit den ortsfesten Magneten an der Schwebebahnschiene bekommt, wird die Zugkraft geschwächt, so daß der Schwebezustand erhalten wird. Selbst die verschiedene Belastung (wechselnde Fahrgastzahl) wurde auf kapazitivem Wege berücksichtigt. Ein 210 kg schweres Modell wurde tatsächlich (angeblich bei nur 270 Watt Aufwand) 1½ Zentimeter unter der Schiene in Schwebe gehalten. Ob das in der Praxis und in der Bewegung auch funktioniert, wage ich nicht zu entscheiden — die theoretische Möglichkeit ist jedenfalls vorhanden.

Wenn man schon einen Blick in die Zukunft tut, dann darf natürlich der Atom-Motor nicht fehlen. Die UdSSR schießt ein drittes Mal den Vogel ab, denn sie hat, wie man hört, unter Leitung des russischen Stalin-Preisträgers Prof. Romadin die ersten Versuche damit hinter sich. Hier sind gleich zwei Hauptprobleme zu lösen, nämlich ad 1 die Entwicklung eines räumlich sehr kleinen und leichten Atomofens und ad 2 entsprechender Strahlungsschutz für die Insassen. Der Motor selbst — dem Prnizip nach dient der langsame, gesteuerte Zerfall von Uranium oder Plutonium als Heizquelle — arbeitet so, daß der Atomofen einen Wärmeträger, beispielsweise Blei, verflüssigt, dieser Wärmeträger in einem Wärmetauscher Wasser erhitzt und der entstandene Dampf eine Turbine antreibt, die über ein Untersetzungsgetriebe das Fahrzeug antreibt. Der entspannte Dampf wird

in einem Kühler kondensiert und fließt als Wasser zum Wärmetauscher zurück. Der Atomofen macht 2,5millionenmal mehr Wärmeenergie frei als Benzin, so daß wenige Gramm Uran für wochenlangen Betrieb ausreichen müßten.

Das zweite Problem, nämlich das des Schutzes gegen Gammastrahlen und Neutronen, soll durch neuentwickelte Leichtmetall-Legierungen gelöst worden sein. Das wäre recht beachtlich, denn die heute bekannten Atom-Meiler benötigen meterdicke Wände aus Beton, Blei und Graphit. Beides hört sich also noch sehr utopisch an und scheint nicht so recht glaubhaft, was nicht heißen soll, daß die fernere Zukunft eine Lösung nicht auch für das Kraftfahrzeug bringen wird. Aber Sie werden mir glauben, daß vorher noch einiges Wasser im Mütterchen Wolga hinabfließen wird, denn im Straßenfahrzeug läßt sich eben nur ein kleines und leichtes Aggregat unterbringen. Man muß hier andere Maßstäbe anlegen als beim Schiffsmotor (von dem amerikanischen U-Boot mit Atomantrieb werden Sie gelesen haben).

Eben vor wenigen Tagen hat ja die britische Regierung, die auch etwas von den Dingen verstehen sollte, ihr ziviles Atomenergieprogramm bekanntgegeben. Danach sollen innerhalb von 10 Jahren zwölf atomkraftgespeiste Kraftwerke entstehen, deren Energie schon jetzt nicht mehr teurer zu stehen kommt als die Elektrizität aus Kohle. 1957 wird mit dem Bau der ersten beiden Werke begonnen werden, die 1960 den Betrieb aufnehmen sollen. Man rechnet zu Ende des Programms mit einer Kapazität von 1,5 bis 2 Mill. Kilowatt und mit einer jährlichen Ersparnis von 6 Mill. to Kohle. Es sollen 300 Mill. Pfund (gleich 3 Milliarden D-Mark) investiert werden. Hier nimmt die Atomkraft doch schon sehr reale Formen an, und es wird niemand sagen, die Engländer seien nicht nüchtern genug, Pro und Contra abzuwägen.

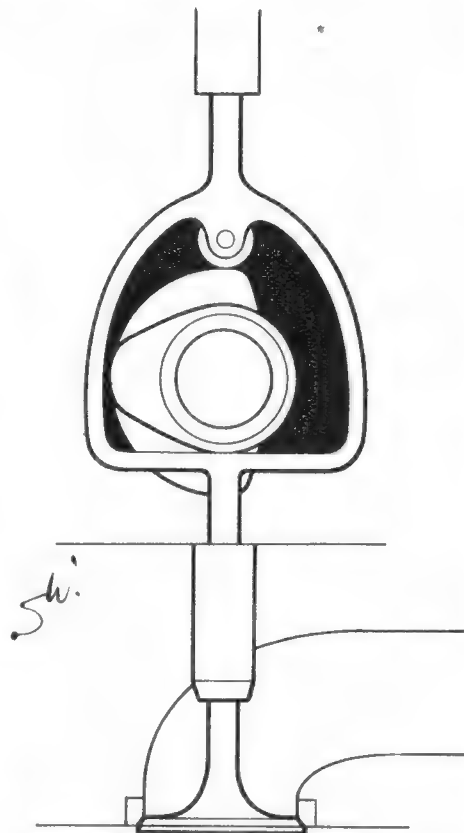
Aber im Kraftfahrzeug . . .? Wir werden wohl noch eine Weile warten müssen. Vorerst ist der Kohlenwasserstoff noch *die* Energiequelle, die hinsichtlich ihrer möglichst rationellen Auswertung auch noch nicht annähernd ausgeschöpft ist. Dieses Problem muß uns zunächst mehr am Herzen liegen.
bk.

Zwangsläufige Ventilsteuerung

Zur Regelung des einwandfreien Ablaufs der Gaswechselvorgänge im Verbrennungsmotor dienen beim Viertakter von jeher die Ventile. In Anpassung an die im Zylinder herrschenden Drücke mußte das Auslaßventil zwangsläufig geöffnet werden, während das Einlaßventil zunächst gegen den Druck einer leichten Feder vom Unterdruck beim Ansaugen ohne jede sonstige Steuerung geöffnet und durch Federkraft geschlossen bzw. durch die Innendrücke zugehalten wurde. Mit steigender Drehzahl der Motoren ließ sich das künstliche Öffnen auch des Einlaßventils nicht mehr umgehen, denn die Rückholfeder durfte ja nicht stärker sein als die auf die Ventiltellerfläche ausgeübte Saugkraft des Unterdrucks, sie war aber dann zu schwach, um das Ventil schnell genug zu schließen.

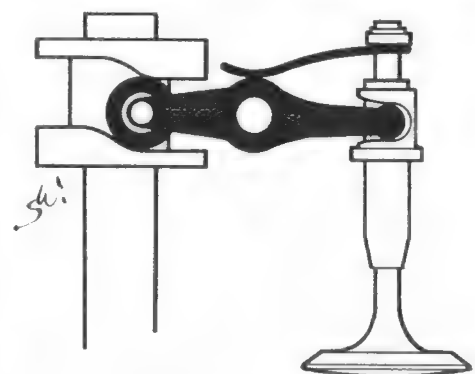
Heute ist es allgemein so, daß die Ventile zwangsläufig durch Nocken geöffnet und durch kräftige Ventilfedern geschlossen werden. Die Größe der Federkraft muß so beschaffen sein, daß die zugehörigen Massen des Ventiltriebs (Ventil, Kipphebel, Stößelstange, Stößel etc.) nach Aufhören der vom Nocken veranlaßten Bewegung mit Sicherheit zurückbewegt werden. Es ist der Geschicklichkeit des Konstrukteurs überlassen, durch entsprechende Ausbildung der Nockenform dafür zu sorgen, daß die „Fliehkraft" des Steuertriebs nicht zu hoch ist, damit die Federn nicht zu kräftig ausgeführt werden müssen, denn selbstverständlich kostet das Überwinden dieser Federkräfte auch Energie. Wie bei jeder oszillierenden Bewegung tritt auch hier die Zeit und damit die Motordrehzahl quadratisch in Erscheinung, d. h. Verdoppelung der Drehzahl erfordert bei gleicher Nockenform vierfache Federschließkräfte.

Die heute bei Rennmotoren üblichen Drehzahlen sind auch in dieser Hinsicht vollauf beherrschbar, solange das zulässige Limit (der berühmte rote Skalenbereich auf dem Tourenzähler!) nicht überschritten wird. Das Übertouren, beispielsweise im Gefälle oder in den unteren Gängen bei durchdrehendem Hinterrad, ist jedoch für die Ventilfedern stets ein Risiko; sie melden sich dann durch „Flattern" und stören den Gaswechsel natürlich sehr. Völlige Drehzahlunempfindlichkeit von seiten der Ventile her (die Festigkeit des Kurbeltriebs und die Lagerschmierung stehen auf einem anderen Blatt!) ist deshalb nur erzielbar, wenn das Schließen der Ventile keiner Feder mehr überlassen, sondern ebenfalls mechanisch gesteuert wird. Diese „zwangsläufige Ventilsteuerung" ist beim Mercedes-Grand-Prix-Rennwagen tatsächlich zu neuem Leben erwacht.



Steuerung des Ventils mittels zweier Nocken und Käfigs. Der „normale" Nocken bewirkt das Öffnen des Ventils, der halbkreisförmige Nocken das exakte Schließen, das in viel kürzerer Zeit erfolgen kann als mittels Feder.

Die von Küchen entworfene zwangsläufige Ventilsteuerung, wobei der Kipphebel von einer umlaufenden Nut gesteuert wird. Zeichnungen: S. Werner



Die Schwierigkeiten bei der Verwirklichung einer solchen Zwangssteuerung liegen darin, daß das Ventil stets einwandfrei geschlossen werden muß, weil sonst der Gaswechselvorgang gestört wird und die Gefahr des Ventilverbrennens besteht. Beim normalen Ventiltrieb muß ja ein Sicherheitsspiel, das Ventilspiel, eingeschaltet werden, damit das Ventil auch im heißen Zustand ganz geschlossen wird. Die Größe dieses Ventilspiels hängt sowohl von der Temperatur des Ventils als auch von dessen Länge ab; der Konstrukteur hat also höchstens die Möglichkeit, das Ventilspiel durch kurzen Ventiltrieb entsprechend reduzieren zu können — wohl eine der ersten Voraussetzungen für zwangsläufige Steuerung.

Es ist klar, daß man bei einer solchen Steuerung — man nennt sie im Ausland auch „positiv" — mit einem Nocken nicht auskommt. Entweder sorgt ein Nocken für das Anheben des Ventils und eine Art Käfig für dessen Rückführung, oder man bedient sich einer Kurvenscheibe, welche den Ventiltrieb nach oben und unten führt (etwa nach Küchen, wo der Kipphebel von einer umlaufenden Nut gehoben und gesenkt wird). Die Steuerung wird konstruktiv so ausgelegt werden müssen, daß das Ventil eher mit „Gewalt", d. h. unter Einschaltung einer gewissen Elastizität im Ventiltrieb, geschlossen gehalten wird, wobei es natürlich auf Hundertstel-Millimeter ankommt.

Die Notwendigkeit zu einer solchen Steuerung ist nicht unbedingt gegeben, solange die bewährte Ventilfeder ihre Dienste tut, d. h. solange die Drehzahlen nicht ganz entscheidend gesteigert werden, was i. A. im Gebrauchsfahrzeug schon deswegen nicht zu erwarten ist, weil die Tendenz eher zu einer Erhöhung des Drehmoments im unteren Drehzahlbereich geht als zur unbedingten Steigerung der Höchstleistung. Wo unbedingt hohe Spitzengeschwindigkeit und damit hohe Leistung verlangt wird, wie im Sport- und Rennwagen, muß die zwangsläufige Steuerung jedoch erhöhte Aufmerksamkeit genießen.
bk.

Wird der Rennfahrer überfordert?

Diskussionen unter Motorsport-Journalisten über den Rennwagensport gipfeln häufig in der Behauptung, es sei wieder so weit, daß die Technik dem Menschen über wäre; der Mensch käme nicht mehr mit, es gäbe überhaupt nur noch vier oder fünf Fahrer, die wirklich in der Lage seien, die heutigen Grand Prix-Wagen bis zu ihrer Leistungsgrenze auszufahren. Folglich führe sich der Rennwagensport selbst ad absurdum und gehöre technisch und menschlich grundlegend neu organisiert.

In diesem Zusammenhang pflegen dann Vorschläge gemacht zu werden, die dahin zielen, durch Verbrauchsbeschränkung bei gleichzeitiger Reduktion der erlaubten Oktanzahl und Verringerung des Hubraumes auf 2 oder nur 1,5 Liter die Rennwagen zahmer zu machen, das Primat der Technik gegenüber dem Menschen sozusagen zurückzudrehen, um wieder eine breitere Ebene — vom Fahrerischen aus gesehen — zu erhalten.

Nun will ich die Frage, ob die gültige Rennwagenformel glücklich ist oder nicht, hier zurückstellen, denn sie hat ursächlich mit dem angeführten Problem nicht das mindeste zu tun. Es geht lediglich darum, ob die vorhandenen und nach der jetzigen Formel erlaubten Rennwagen den Fahrer als Menschen überfordern.

Zunächst einmal kann man feststellen, daß seit 20 Jahren, genau gesagt: seit 1934, jede neue Rennformel das Limit der vorangegangenen ungefähr halbiert hat. Während der Gültigkeitsdauer der jeweiligen Formel stellte sich noch immer heraus, daß die Technik ihren Erfindern ein Schnippchen geschlagen hat, denn die Wagen von heute waren jeweils ebenso schnell wie ihre doppelt so großen Vorgänger von vor drei Jahren — eben gerade das, was die Väter der Formel vermeiden wollten. Aber das ist der Fortschritt der Technik, dem der Rennwagenbau zu einem großen Teil ja dienen soll; und wenn, wie bisher immer, das Unerwartete eintritt, dann kam der technische Fortschritt eben schneller, als ihn selbst die Fachleute erwarteten.

Hier ein kurzer Überblick: 1933 sagte man: die Rennwagen sind zu schnell, kein Mensch kann sie mehr fahren, wir machen eine Gewichtsformel. 750 kg dürfen sie noch wiegen ausschließlich der Reifen, da kann niemand mehr großvolumige Motoren verwenden, und die Durchschnittsgeschwindigkeiten werden automatisch fallen.

Die Antwort auf diese Restriktion kulminierte im 1936er-Auto Union-Rennwagen Typ C, einem 6 Liter-16 Zylinder von 520 PS, und dem 1937er Mercedes-Benz W 125, einem 5,7 Liter-8 Zylinder von 646 PS. Also ersann man eine neue Formel: 850 kg Mindestgewicht bei 3 Liter Hubraum-Limit für Kompressormotoren und 4,5 Liter Limit für Saugmotoren. Man halbierte also.

Der Mercedes-Benz W 163 von 1939, ein 3 Liter-12 Zylinder-Kompressor, gab zwar „nur" noch 483 PS ab, erreichte aber wesentlich höhere Rundendurchschnitte als sein doppelt so großer Vorgänger.

Nach dem Krieg halbierte man wieder: nur noch 1,5 Liter-Kompressor-Motoren; den Saugmotoren ließ man ihr 4,5 Liter-Limit, um die Konstrukteure anzuspornen, auf diesem Gebiet etwas zu tun. Der Alfa Romeo Typ 159, ein 1,5 Liter Achtzylinder-Kompressor, gab 1951 nicht weniger als 410 PS (bei 10 500 U/min!) ab und verbesserte die Renndurchschnitte seiner Vorgänger auf verschiedenen Kursen wiederum. Der englische BRM desselben Jahres, ein 16 Zylinder 1,5 Liter, erreichte sogar 430 PS bei 11 000 U/min. So reduzierte die FIA für die Jahre 1954—56 den Hubraum für Grand Prix-Motoren neuerlich: Kompressormotoren dürfen nur noch 750 ccm, Saugmotoren 2,5 Liter Kapazität aufweisen.

Da sich niemand mit der Konstruktion eines Kompressor-750er-Grand-Prix-Wagen praktisch befaßt hat, dominierten nun die 2,5 Liter-Saugmotoren. Der W 196 von Mercedes-Benz, ein Achtzylinder-Einspritzer, gibt 280 PS ab und liegt mit seinen Rundenzeiten und Renndurchschnitten wiederum mit seinen Vorgängern gleich, übertrifft sie teilweise sogar.

In diesem Zusammenhang möchte ich einmal kurz eine Abhandlung des hervorragenden Rennwagentechnikers Prof. Dr.-Ing. R. Eberan von Eberhorst memorieren: er bezweifelte noch vor drei Jahren (AUTO, MOTOR und SPORT 2/52), daß es mit bekannten Methoden möglich sei, einen 4,5 Liter-Saugmotor auf 450 PS zu bringen, also 100 PS pro Liter ohne Kompressor zu erreichen. Bereits zwei Jahre später hatten sowohl der 4 Zylinder-Ferrari wie der 6 Zylinder-Maserati als auch der 8 Zylinder-Mercedes mehr als 100 PS pro Liter erreicht, der letztere sogar 112 PS/Liter.

Woraus erkenntlich ist, daß der Forschritt im Bau von Hochleistungsmotoren schneller vorangeht, als es ihre eigenen Väter für möglich halten.

Nun liegt es auf der Hand, daß immer nur wenige Menschen in der Lage sein werden, Grand Prix-Wagen, nach welcher Formel sie auch immer gebaut sein mögen, wirklich bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit zu beanspruchen. Das hat mit den Rennwagen nämlich nur sehr indirekt, aber direkt mit den Menschen zu tun. Wir werden, um ein Beispiel zu benutzen, uns die Rennwagen etwa von 1907, also vor einem runden halben Jahrhundert, nicht gerade, an heutigen Maßstäben gemessen, als Wunder der Technik vorstellen müssen. Ihre Durchschnitte auf den damaligen Rennstrecken würde ein mittlerer Fahrer heute mit einem vollbesetzten Personenwagen erreichen. Trotzdem waren zu ihrer Zeit eben nur die Jenatzy, Nazarro, Lautenschlager, Salzer, Lancia und wie sie hießen in der Lage, diese Monstren so schnell um die jeweiligen Kurse zu fahren.

Es sind nicht die Fahrzeuge, deren Leistung man künstlich beschränken muß, sondern es sind die Menschen, deren Leistungsfähigkeit natürlicherweise beschränkt ist. Ich weiß nicht, wieviel Millionen junger Leute es im Laufe der Zeit versucht haben, auf der 100 Meter-Bahn so schnell wie möglich zu laufen. Es sind, wenn ich recht unterrichtet bin, eben nur zwei oder drei, die das 10,2 sec-Limit erreichen, das anscheinend von der menschlichen Leistungsfähigkeit gezogen ist.

Vielleicht am einleuchtendsten ist ein anderes Beispiel. Seit Jahren finden auf dem Nürburgring Seriensportwagen-Rennen statt, die nach Lage der Dinge praktisch den Porsche vorbehalten sind. Dabei stellte sich nun heraus, daß von den vielen Teilnehmern aus den verschiedensten Ländern Europas, die sich dabei ein Stelldichein gaben, bestenfalls drei von insgesamt vielleicht 50 mit dem serienmäßigen 1500 Super schneller als in 12:08 min um den Ring fahren können. Eine Zeit von 12:05 min fährt überhaupt nur noch einer; so sehr sich manche andern auch mit hochgepusteten Motoren, wochenlangem Training und wer weiß was noch bemühen: bislang hat sie niemand sonst erreicht. Wie ernst die Fahrer es nehmen, sieht man allein daran, daß sich bei jedem der Rennen drei oder mehr einfach überfordern und herausfliegen, ohne daß sich allerdings bisher jemand dabei ernstlich beschädigt hätte.

Man könnte also von den normalen Porsche-Super, mit denen junge Damen im Stadtverkehr spazierfahren, mit dem gleichen Recht wie von dem heutigen Grand Prix-Wagen sagen, daß ihre Technik den Menschen überholt habe. Herumfahren können viele damit, aber wirklich schnell: das sind eben nur noch zwei oder drei. Denn genau so ist es doch wohl mit den Rennwagen: 25 sind am Start, aber es sind immer nur drei oder vier Fahrer, die wirklich bis an die Grenze gehen. Sie darum Artisten und den Grand Prix-Sport einen Zirkus zu nennen, geht nicht an. Der Rennsport ist Leistungssport, und Spitzenleistungen werden in jeder Sportart nur von den wenigen vollbracht.

Das Problem hat auch noch eine fahrtechnische Seite, die da hineinspielt. Die Monstren der Vorkriegszeit hatten ein Leistungsgewicht von weniger als 2 kg pro PS; ihre Überschußleistung ließ bei jedem scharfen Gasgeben bei Geschwindigkeiten unter 200 km/st die Räder durchgehen, den Wagen also beim geringsten gleichzeitigen Lenkeinschlag hinten weggehen. Man fuhr mit diesen Wagen etwa so, wie ein normales Personenauto auf Glatteis reagiert. Entsprechend vorsichtig wurden diese Wagen daher auch in Kurven behandelt. Damals kam die Regel auf: langsam in die Kurve hinein, schnell aus ihr heraus. Mit Wagen geringerer Leistung, die voll auf den Boden zu bringen ist, kann man dagegen schnell in die Kurve hinein- *und* schnell aus ihr herausfahren.

Die heutigen Grand Prix-Wagen haben noch nicht soviel Überschußleistung, daß die Antriebsräder beim Beschleunigen durchgehen. Anders ist es bei den im Hubraum nicht beschränkten Sportwagen, wo das schon wieder der Fall ist.

Das Kriterium scheint mir also bei diesem Punkt zu liegen: der Überschußleistung. Wenn der Stand der Technik aus dem Hubraumlimit der jeweiligen Formel mehr Leistung herausholt, als der Fahrer auf den Boden bringen kann, dann ist die Formel falsch und die Technik dem Menschen überlegen.

Unsere jetzigen 2,5 Liter-Rennwagen sind (noch!) nicht so weit. Und wenn die rein fahrtechnische Leistung einiger weniger Rennfahrer vom Gros der Grand Prix-Fahrer nicht erreicht wird, dann deshalb, weil die wenigen eben noch mehr Energie und Kampfwillen, noch kürzere Reaktionszeiten, bessere Kondition und Routine besitzen. Diese Eigenschaften aber würden sie auf einem weniger leistungsfähigen Fahrzeug, als es die Grand Prix-Wagen sind, ebenso den anderen gegenüber in den Vordergrund bringen wie auf den Boliden der heutigen Formel. *H. U. Wieselmann*

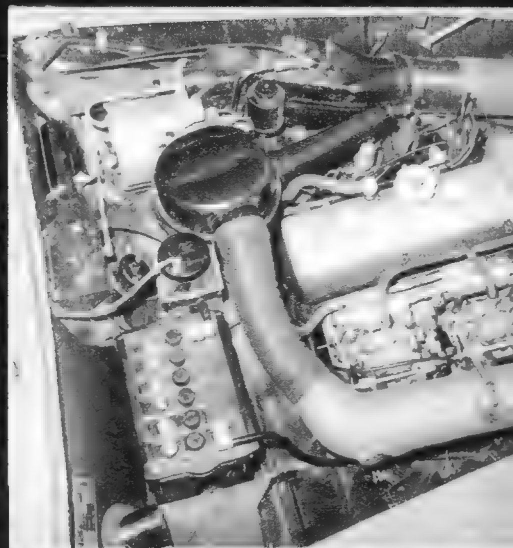


MERCEDES-BENZ 190 SL



Das neueste Erzeugnis der Daimler-Benz AG. auf dem Gebiet sportlicher Automobile, der 190 SL, wird anläßlich des Genfer Salons erstmals der europäischen Öffentlichkeit vorgestellt. Vor mehr als Jahresfrist erschien auf der New Yorker Sports Car Show der erste, provisorisch zusammengebaute 190 SL, der die Aufgabe hatte, das amerikanische Kaufinteresse abzutasten. Der nun serienreif gewordene 1,9 Liter-Vierzylinder mit 105 PS, der auf unserem Fahrtbild bei 5900 U/min auf dem Tachometer eine Geschwindigkeit von 180 km/st anzeigt, wird als Roadster und mit aufsetzbarem Coupé-Dach geliefert.

Fotos: Weitmann





Burgenfahrt

NACH ÖSTERREICH

Jetzt, wo der Winter noch nicht richtig passé ist und der Frühling sich noch nicht so recht durchsetzen kann, Märzenschneegeriesel, Matsch und Sonnengekringel miteinander abwechseln, da weiß ich eine grandiose Sache: fahren Sie nach Österreich und beziehen Sie je nach persönlicher Veranlagung in einem Schloß oder in einer richtigen Ritterburg Quartier! Das ist zunächst mal auch nicht teurer, als wenn Sie in einem der unpersönlichen Hotels bleiben, zum zweiten ist das mal ganz was anderes, drittens treffen Sie hier Leute von Format, die für so was einen entsprechenden Horizont mitbringen, und schließlich — da nur eine beschränkte Zimmerzahl zur Verfügung steht — bekommen Sie um diese Jahreszeit dort am ehesten Quartier.

Die Möglichkeiten

In Österreich kenne ich vier Burgen und fünf Schlösser, wo man als Privatmensch — je nachdem, ob man 32 oder 250 österreichische Schillinge anlegt — einen Tag lang Schloßherr, Raubritter oder Burgherrin spielen kann. Wer was für Ritterromantik übrig hat, der fahre auf die Burg Laudegg, Schloß Bruck oder die Burg Petersberg; ziehen Sie eine gepflegte Atmosphäre vor, dann merken Sie sich Schloß Hofen, Schloß Hoech, Schloß Rabenstein und die Burg Bernstein; und wer was ganz Exklusives sucht, für den sind Schloß Mittersill und Schloß Sighartstein das Gegebene.

Die Einzelheiten

Burg Bernstein: Auf Bundesstraße Wiener Neustadt–Aspang in Grimmenstein links ab und über Edlitz nach Bernstein. Parkplatz in der Burg. Restaurant (Mahlzeiten nur bei Nächtigung), Garagen, 11 Zimmer. Übernachtung 40–60 öS. Besichtigung täglich 14–18 Uhr (3 öS). Große Burganlage.

Schloß Bruck: In Lienz Abzweigung der Autostraße bis zum Schloß. Parkplatz im Schloßpark. Restaurant, 2 Zimmer. Schloßmuseum täglich außer Montag von 9–12 und 14–18 Uhr geöffnet (3 öS). Erinnert an Südtiroler Burganlagen. Unbedingt lohnend.

Schloß Hoech: Abzweigung der nur im Sommer und Herbst befahrbaren Stichstraße zum Schloß von der Bundesstraße St. Johann im Pongau-Radstadt in Reitdorf. Parkplatz im Schloß. Unterkunft nur in den Sommermonaten. Übernachtung 20–25 öS. Besichtigung (nur im Sommer) frei. Adelssitz von kunsthistorischem Wert.

Schloß Hofen: Von der Bundesstraße Lindau–Bregenz in Lochau links ab bis zum Schloß. Restaurant, Garage, 34 Zimmer. Übernachtung 30–50 öS. Pension 80–120 öS. Besichtigung nur für Gäste. Spätmittelalterliche Renaissance-Anlage.

Burg Laudegg: In Ried (Bundesstraße Landeck–Reschenpaß) rechts ab und hinauf nach Ladis. Parkplatz am Lader See, 5 Min. von der Burg entfernt. Torfahrt nur für Kleinstwagen passierbar. Restaurant, 3 Zimmer von 18–30 öS. Pension 48–60 öS. Besichtigung täglich (2 öS). Typische Ritterburg. Lohnend.

Schloß Mittersill: An der Bundesstraße Paß Thurn–Zell am See. Parkplatz im Schloß. Restaurant, 20 Zimmer, Reitpferde, Fischwasser, Hochwildjagd. Besichtigung Mai bis Oktober (frei), gehört „Schloß Mittersill Sport and Shooting Club". Fremde können als Gäste eingeführt werden. Anlage mit vielen Burg-Attributen.

Burg Petersberg: Stichstraße, ab Friesach (Bundesstraße Klagenfurt–Bruck a. d. Mur). Parkplatz im Burghof. Restaurant, 3 Zimmer. Übernachtung 10–12 öS. Pension 32 öS. Besichtigung täglich (1 öS). Burganlage aus vorromanischer Zeit. Lohnend.

Burg Rabenstein: Ab Fronleiten (Bundesstraße Bruck a. d. Mur–Graz) Stichstraße. Parkplatz in der Burg. 5 Zimmer. Nächtigung mit Abendessen und Frühstück (kein Mittagessen und Einzelmahlzeiten) 100–120 öS. Besichtigung nur für Gäste. Führung durch Schloßherrn. Große Burganlage mit sehenswerter Inneneinrichtung.

Schloß Sighartstein: Abzweigung der Zufahrtstraße von Hauptstraße Salzburg–Linz bei Neumarkt (Wegweiser). Parkplatz, Garagen, Restaurant. 10 Zimmer, Pension 250 öS. Besichtigung nur für Gäste des Hauses. Es werden nur eingeführte oder empfohlene Gäste aufgenommen. Zum Schloß umgebaute Burg.

Die Einteilung der Fahrt

Wie Sie Ihr Programm einteilen, hängt einmal davon ab, über wieviel Zeit Sie verfügen, und zum anderen, für welche Burg oder für welches Schloß Sie sich entschieden haben. Grundverkehrt wäre es aber, sämtliche neun Möglichkeiten in ebensoviel Nächten durchzuprobieren — da haben Sie nämlich gar nichts davon! Haben Sie nur 14 Tage Zeit, dann bin ich überhaupt dagegen, den Standort zu wechseln. Bleiben Sie also dort, wo Sie Quartier bezogen haben, machen Sie — wenn das Wetter danach ist — von hier Ihre Ausflüge, hängen Sie hinterher meinethalben noch eine „Burgenrundfahrt", die nicht länger als ein paar Tage dauern sollte, an.

Bei schlechtem Wetter

Rieselt dann Märzenschnee durch das Tannicht und sind die Berge wolkenverhangen, dann bleiben Sie innerhalb der Ringmauern, betrachten sich mal in aller Ruhe die Anlage, die Räume, die Sammlungen, blättern abends am Kamin in alten Chroniken, versuchen Sie um Mitternacht die Sagengestalten sich zur Manifestation zu bewegen, und schließlich ist das offene Feuer genau so viel Unterhaltung wie das Brandungsgeatme des Meeres. An Föhntagen steigen Sie auf den Bergfried und sehen dann in das Land hinaus, wo das grüne Licht über die Berge steigt und in den Tälern blaue Schatten zurückläßt. Wenn aber der Nordost um Mauern und Giebel jault, an den Fensterläden rüttelt und gegen das Tor stößt, dann fühlen Sie sich geborgen, rücken näher zum Feuer und schlagen der nächsten „Château Malte" den Kopf ab.



Hof der Riegersburg (Steiermark) Foto: Walden

Die Unterschiede

Auf dieser Fahrt sollten Sie sich zunächst über den grundlegenden Unterschied zwischen einer Burg und einem Schloß klar werden: während eine Burg ein dauernd befestigter Platz, besonders der verteidigungsfähige Wohnsitz des Adels im Mittelalter ist, versteht man unter einem Schloß ein künstlerisch ausgeführtes Gebäude — oder eine Gebäudegruppe — als Wohnsitz eines Fürsten bzw. vornehmen Herren, das in erster Linie nicht zu Verteidigungszwecken bestimmt, sondern zum repräsentativen Wohnen eingerichtet ist. Diese Unterschiede verwischen sich aber oft: Schloß Bruck in Ost-Tirol ist eigentlich eine Burg, und die Hofburg in Wien ist eigentlich ein Schloß!

Schloß Porcia, Spittal an der Drau Foto: Ö. V. W.





Schloß Eggenberg bei Graz — Foto: Hubmann



Schloß Ambras bei Innsbruck — Foto: Hubmann

Zwei Jahreszahlen müssen Sie sich merken

So vor 1000 Jahren wandelte sich hier in Österreich — wie auch anderswo im Abendlande — die adlige Wohnsitte: es wurde Usus, daß der „Herr" nicht mehr im offenen Hof inmitten seiner Scheunen und Ställe in der Nachbarschaft einer Fliehburg, auf die man sich bei herannahender Gefahr zurückzog, wohnte, sondern für sich und seinen nächsten Anhang eine stark befestigte kleine Burg in einer durch die Natur schon prädestinierten Lage baute. So entstand die Herrenburg, der Typus des befestigten Wohnsitzes des Adels im Mittelalter. Burg Groppenstein südlich Mallnitz und Burg Laudegg über dem oberen Inntale sind vielleicht die typischsten Beispiele hierfür. Im 15. Jahrhundert beginnt die Burg ihren Wert als befestigter, sicherer Wohnsitz einzubüßen und sinkt oft zum Raubnest herab. Zur gleichen Zeit werden andere Burgen (z. B. Geroldseck über Kufstein) aus der gleichen Erkenntnis zu Festungen umgebaut. Während man also bei den Burgen die Gründungszeit allein aus der Art der Anlage schätzen kann, ist diese bei einem Schloß durch den Baustil zu ermitteln.

Bauweise ist nicht Baustil

Bei den Burganlagen unterscheidet man eine germanische und eine romanische Bauweise. Letztere hat mit dem gleichnamigen Baustil nichts zu tun, sondern kennzeichnet lediglich die Gepflogenheit, alle für Wohnen und Wirtschaft benötigten Räume in einem wehrhaften, hohen, turmartigen Bau zu vereinen, der sich inmitten eines durch Ringmauer und Graben umwehrten Hofes erhebt. Der Ursprung ist wahrscheinlich im romanischen Wachturm zu suchen. Römisch ist auch die bei den Normannenfesten beibehaltene Bauweise, dem Grundriß eine möglichst regelmäßige Form zu geben. Ein solcher „Wohnturm" ist also Pallas und Bergfried zugleich. Er zeichnet sich stets durch die gedrungene, turmartige Form aus. Das beste

Schloß Bruck bei Lienz, Tirol — Foto: Hubmann



Feste Geroldseck bei Kufstein — Foto: Nussbaumer



Beispiel hierfür ist vielleicht Burg Rocca in Gradara (Italien); in Österreich ist mir dafür kein Beispiel bekannt. Häufig begegnet man dieser Bauform in England, Frankreich und Unteritalien. — Germanisch hingegen ist es, die Bauten zunächst der Geländeform — also unter Verzicht auf regelmäßigen Grundriß — anzupassen und die Wohnbauten und Ställe innen an der Ringmauer entlangzusetzen, daß der Burghof nicht zwischen Ringmauer und Wohnhaus, sondern zwischen den Wohngebäuden und Stallungen liegt. Das ist der Typus der österreichischen und deutschen Burgen. Teilweise begegnet man dieser Bauform auch in Frankreich. Dabei ist je nach dem Zweck, der Bauzeit und der Geländeform die Gesamtanlage — besonders der Wehranlagen — sehr verschieden.

Die Stilelemente

Eine Burg mußte in erster Linie Schutz bieten; sie brauchte also nicht repräsentativ zu sein. Das Zusammenklingen aller Bauglieder ist frei von störenden Gegensätzen, der lebendigen Wirklichkeit wird Rechnung getragen. Da zum anderen fast alle Burgen im Laufe der Zeit irgendwie erweitert oder umgebaut wurden, begegnen Sie in Österreich fast keiner Burganlage, die in einem einheitlichen Baustil errichtet ist; wohl aber Einzelobjekten, die von frühromanischen Stilelementen (Petersberg bei Friesach in Kärnten) über die Gotik (Außentor Burg Freistadt in Oberösterreich) und die Renaissance (Schloß Porcia bei Spittal an der Drau) bis zum Barock (Schloß Eggenberg bei Graz) reichen.

Kleines Burgenlexikon

Dynastenburg: Burganlage, die von einem Herren für sich zur Wahrung größerer Selbständigkeit und Eigenmacht gebaut wurde.

Felsburg: Unter größtmöglicher Ausnützung der Naturgegebenheiten erbaute Burg. Treppen, Mauern und Räume aus Felsen herausgemeißelt.

Fliehburg: Befestigte Burganlage in der Nähe von Siedlungen. Kein dauernder Wohnsitz. Zufluchtstätte in Kriegszeiten.

Ganerbenburg: Burg, die mehreren Besitzern gehörte. Zwei Bergfrieds als Regel, schon daran äußerlich zu erkennen.

Herrenburg: Befestigte Anlage für Burgherren und nächste Angehörige als dauernder Wohnsitz. Wirtschaftsteil getrennt, aber in der Nähe gelegen.

Höhenburg: Jede Burganlage, die Berge bzw. Felsen zu Verteidigungszwecken mit heranzieht. Praktisch also jede Burg auf einem Berg.

Höhlenburg: Burgen, die in von Natur vorgebildete Höhlen hineingebaut wurden und so von drei Seiten sturmfrei waren (Wichenstein-Schweiz).

Lehensburg: Eine an einen Lehnsmann „belehnte" Burg, von der dieser als Vertreter die Landesverwaltung (auch Verteidigung) ausüben mußte.

Ordensburg: Im Baltikum und Kleinasien als Stützpunkte der Ritterorden erbaut. Gehören zu den großartigsten Bauschöpfungen des Mittelalters.

Wasserburg: Flachlandburgen auf Inseln, in einem See, im Meer oder von breiten Wassergräben umzogen (Heidenreichstein im Waldviertel).

Zwingburg: Burg, die unruhige Bevölkerung niederzuhalten hat oder Paßstraße bzw. Flußtal sperren kann (Schattenburg bei Feldkirch).

Was Sie bei einer Burganlage unterscheiden müssen

Bergfried: Stärkster Turm der Wehranlage. Entweder freistehend oder angelehnt an Ringmauer und so dahinter liegende Bauten schildartig deckend.

Burghof: Typisch für alle deutschen und österreichischen Burgen. Wird dadurch gebildet, daß Wohn- und Wirtschaftsbauten längs der Ringmauer liegen.

Burgverlies: Überwölbtes tür- und fensterloses Untergeschoß des Bergfrieds. Zugang durch Deckenöffnung. Dient durchweg als Gefängnis.

Dirnitz: Auf landesfürstlichen Burgen übliches besonderes Wohngebäude für entsprechend großen Burghaushalt.

Falltor: Zweiter Verschluß eines Burgtores durch an Mauerfalzen herabgleitendes Fallgitter. Wird betätigt, wenn Tor aufgerammt.

Faulturm: Verwahrungsort für Menschen, die zu lebenslänglichem Kerker verurteilt waren. Oft unterhalb von Stallungen (Schloß Mittersill).

Gaden: Anschließend an den Rittersaal gelegene kleinere Wohngemächer, die ursprünglich auch Kemenaten genannt wurden.

Greden: Freitreppe, die zum Saal im Obergeschoß des Pallas hinaufführt, da darunter meist Vorrats- und Wirtschaftsräume liegen.

Gußerker: Gleichbedeutend mit Pechnasen: Vorsprünge an Türmen und Mauern, aus denen Pech, kochendes Wasser und Steine auf Angreifer geschüttet wurden.

Halsgraben: Graben bei Höhenburgen auf Bergvorsprüngen, der die Burg vom Hintergelände trennt. Gegensatz Ringgraben, der rings um Burg führt.

Hexenturm: Aufbewahrungsort für Menschen, die als Hexen bezichtigt waren. Um Berührung mit der Erde während der Untersuchungshaft zu vermeiden, wurden die Hexen dort in Kesseln aufgehängt (Schloß Mittersill).

Kemnate: Auch Kemenate. Besonderer Bau innerhalb der Burganlage mit kleineren z. T. heizbaren Räumen.

Mantel: Auf Angriffseite erhöhte Ringmauer, um die hinter ihr liegenden Bauten und den Burghof zu decken.

Maschikuli: Gußlöcher im Boden der Wehrgänge, die über Bogen auf Kragsteinen nach außen vorspringen. Gegensatz: Pechnase.

Mushaus: Mittelalterliche Bezeichnung für Wohnbauten innerhalb der Burganlage. Im engeren Sinne Speisesaal, im erweiterten Sinne der Palas.

Palas: Langgestrecktes Haus innerhalb der Burganlage, das im Erdgeschoß Wirtschafts- und Vorratsräume, darüber den Saal enthält.

Pechnasen: Gleichbedeutend mit Gußerker. Sofern nur aus Holz konstruiert, dann dafür die Bezeichnung „Breteschen" üblich. Meist an Torbauten.

Ringmauer: Mauer, die Burg nach außen abschließt. Bei Höhenburgen oft durch fensterlose Mauern der umschließenden Gebäude gebildet.

Schalenturm: Nach innen offene Hohltürme der Burgumrandung, die dem erobernden Feind keine Möglichkeit sich festzusetzen bieten.

Scharwachttürmchen: Meist runde Türmchen, die an Ecken auf Ringmauern aufgesetzt sind, um Feind senkrecht von oben bekämpfen zu können.

Schildmauer: Gleichbedeutend mit „Mantel": bis 25 m hohe Mauer, die auf Angriffsseite Burg deckte. Besonders in SW-Deutschland anzutreffen.

Slagebrücke: Bewegliche Brücke (Zugbrücke), bei Wasserburgen Schiffbrücke, die emporgezogen oder weggenommen Angreifer Zutritt verwehrt.

Torgraben: Graben vor Burgtor, durch bewegliche Brücke überspannt, der Heranschieben von Rammböcken unmöglich machen soll.

Torzwinger: Bezeichnung für Wehranlage auf Burgen, wenn innerhalb des Grabens Wehrlinie vor dem Tor verdoppelt ist.

Vollturm: Gegensatz zum allseitig geschlossenen Hohlturm: massiv gemauert und mit Abwehrplattform versehen. Relativ selten.

Vorburg: Burganlage, bei der Zwinger an einer Seite so erweitert ist, daß dort Ställe und andere Wirtschaftsgebäude untergebracht werden können.

Vorwerk: Auch Barbakane; jenseits der Zugbrücke gelegener Verteidigungsbau. Oft durch zweiten Graben und zweite Zugbrücke gesichert.

Wehrgang: Verteidigungsanlage auf Ringmauerkrone mit Brustwehr und Zinnenkranz. Oft auch mehrere Wehrgänge übereinandergesetzt.

Wehrplatte: Verteidigungsanlage auf starken, breiten Mauern mit Bezinnung auf beiden Seiten. Fast immer bei Schildmauern anzutreffen.

Wiekhaus: Flankierende Mauertürmchen, die Mauer in einzelne Abschnitte zerlegen. In Mitteleuropa erst nach Kreuzzügen üblich.

Wohnturm: Zusammenfassung sämtlicher Wohn- und Wirtschaftsgebäude zu einem Turm. Normannische Bauweise (Kastell Aderno am Ätnan).

Zwinger: Entsteht, wenn parallel zur Ringmauer zweite Mauer verläuft; eingedrungener Feind mußte so auf beengtem Raum kämpfen.

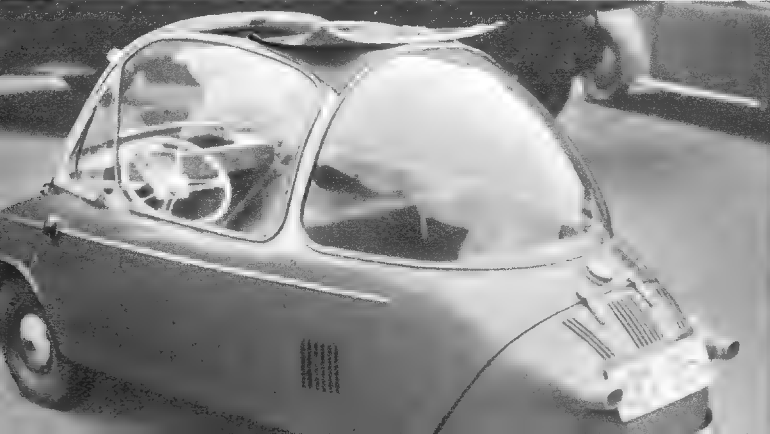
Das alles müssen Sie wissen, wenn Sie zu den österreichischen Burgen fahren. Am Anfang des ritterlichen Geschehens steht der reine Wehrzweck; an seinem Ende ein fast reines Kunstwerk. Geschichte und Kunst haben sich im Wandel der Jahrhunderte verbunden, zu denen sich jetzt das Malerische gesellt. Das ist der geistige Gehalt der Burgen, die in landschaftlicher Schönheit gefaßt und vom Gefunkel naher und ferner Alpenketten umrahmt sind.

Begegnen Sie dann noch der in der Tracht des ausgehenden 15. Jahrhunderts durch die Burg Bernstein irrenden Catharina Frescobaldi, der in Schloß Porcia geisternden Gräfin, den Raben auf der Burg Rabenstein, der „Pfaffin" auf Schloß Bruck oder dem Ritterfräulein Ida auf der Schattenburg — dann haben Sie auch das andere Gesicht der Burgen erlebt: die Sage, die sich wie draußen an den Rundtürmen der Efeu um die Burgen Österreichs rankt und genau wie dieser sie auch nach dem Tode nicht mehr losläßt.

Ulrich Sempert

Ei auf 3 Rädern

Dieses noch nicht ganz fertig ausgebrütete Ei ist der Prototyp des Heinkel-Rollermobils. Bei oberflächlicher Betrachtung könnte man es für eine Kreuzung zwischen Messerschmitt und Isetta halten, mit beiden hat er nämlich einige jeweils typische Merkmale gemeinsam. — Das Heinkel-Ei hat 3 Räder, Reifen 4,40-10. Als Motor wird, wenigstens im Prototyp, der 175 ccm-Viertakter des Heinkel-Rollers verwendet. Gebremst werden nur die beiden Vorderräder, und zwar hydraulisch. Der Vordereinstieg ist ähnlich wie bei der Isetta, allerdings mit feststehender Lenksäule. Freie Rundsicht bietet die Plexiglaskuppel mit ausschwenkbaren Dreieckscheiben auf der Seite und mit Klappverdeck. Zwei Personen können darin nebeneinander sitzen, dahinter ist ein stattlicher Gepäckraum. Die Fertigung wird im neuen Heinkel-Werk am ehemaligen Karlsruher Flugplatz vorbereitet.





Rollermobile brauchen Leistung und Sicherheit

Die wachsende Bedeutung der Rollermobile auf dem Markt und im Verkehr ist nicht mehr wegzudiskutieren. Unter den vielen Modellen allerdings, die um die Gunst des Publikums werben, konnten sich bisher erst zwei eine gewisse Geltung verschaffen, nämlich mit weitem Vorsprung der Messerschmitt-Kabinenroller (etwa 11 000 Stück) und das Fulda-Mobil (schätzungsweise 1000 Stück). Andere, wie Goggomobil, BMW-Isetta, Heinkel sind erst im Kommen, bei einer ganzen Reihe weiterer Prototypen ist die Zukunft noch völlig ungewiß, und zwei, die Hoffmann-Kabine und der Kroboth-Allwetterroller, sind schon wieder gestorben. Trotz dieser Sachlage lassen sich gewisse Entwicklungstendenzen bereits ziemlich klar erkennen, und die ersten Erfahrungen berechtigen zu einigen kritischen Überlegungen. Diese rechtzeitig anzustellen scheint schon im Hinblich darauf geboten zu sein, daß es vielerorts noch Zeit ist, laufende Entwicklungen nicht in eine Sackgasse geraten zu lassen.

Rollermobile müssen notwendigerweise billig sein. Nichtdestoweniger gibt es verschiedene Faktoren, bei denen sich bereits recht deutlich die Grenze abzeichnet, die bei aller Sparsamkeit auf längere Sicht nicht über- bzw. unterschritten werden soll. Diese Versuchung ist vor allem in der Wahl des Motors gegeben. Es hat keinen Sinn, sich hier mit einer gerade noch ausreichenden Leistung abzufinden, und zwar aus mehreren Gründen. Angesichts der heutigen prekären Verkehrsverhältnisse dürfen sich die Rollermobile keinesfalls, was unter den jetzigen Umständen zu befürchten ist, infolge zu schwacher Motorleistung zu einem Gefahren- und Störungsmoment auswachsen. *Sie müssen bis etwa 80 km/st wenigstens annähernd die Beschleunigung eines Volkswagens haben, und ihre Spitze soll tunlichst nicht unter 100 km/st liegen. Das erachten wir als unbedingt notwendig, nicht damit die Rollermobilisten „rasen" können, sondern damit sie in der Lage sind, sich ohne Schwierigkeit — nicht nur mit letzter Kraft — in den allgemeinen Verkehrsfluß einzuordnen und ohne Gefahr für sich und andere die vielen Lastzüge zu überholen.* Sie brauchen aber auch die notwendigen Pferdchen, um sich nicht vor Steigungen oder schlechten Straßen fürchten zu müssen oder um nicht gar auf weichem Boden oder im Schnee steckenzubleiben. Das letztere kann erwiesenermaßen schwachmotorigen Drei- oder Vierspurern (wie Isetta) leicht passieren. Ein kräftiger Motor ist auch Voraussetzung, wenn man auf längere Sicht wirklich die Masse der bisher auf zwei Rädern Motorisierten für das Rollermobil gewinnen will. Sein Wetterschutz, seine größere Kippsicherheit sind gewiß eminent viel wert; auch der zünftige Motorradfahrer weiß das zu schätzen, doch pfeift er darauf, wenn er als Gegenleistung für diese Vorteile nicht mehr vom Fleck kommt.



„Rückwärtsgang hat er nicht. Deshalb habe ich mir ein Loch in den Boden geschnitten, und jetzt kann ich mich prima mit dem Fuß abstoßen."

Mit einem 400 ccm-Motor, meinen wir, müßte bei einem ordentlichen Rollermobil auszukommen sein, mit weniger ist es wohl schwer zu machen. Und dieser Motor samt dem zugehörigen Getriebe muß vernünftig ausgelegt werden, nicht auf Spitzenleistung bei höchstmöglicher Drehzahl getrimmt, sondern niedertourig mit Kraftreserve im normalen Belastungsbereich. Nicht auf die PS kommt es an, sondern auf das Drehmoment. Heute nämlich haben die Rollermobile eine gewisse Ähnlichkeit mit den Lastzügen: sie laufen ganz schön schnell in der Ebene, an jedem kleinen Berg aber geht ihnen die Puste aus.

Der stärkere Motor bedingt natürlich auch eine entsprechend dimensionierte Kraftübertragung sowie ein kräftigeres Fahrwerk. Das geht ins Geld, völlig klar, aber es muß sein. Zumal wir hier sowieso einen weiteren neuralgischen Punkt heutiger und kommender Rollermobile berühren. Auch von diesen Dingern muß man unerbittlich ein Mindestmaß an Fahr- und Federungskomfort sowie an absoluter Fahrsicherheit erwarten. Nun gehört es heute tatsächlich zu den schwierigsten technischen Problemen überhaupt, ein Kleinstfahrzeug anständig abzufedern. Immerhin: Citroen hat es beim 2 CV zu einer bisher optimalen Lösung gebracht, man verlangt also keineswegs Unmögliches.

Eng hängt hiermit natürlich die zunehmend diskutierte Frage nach der notwendigen Größe, Zahl und Anordnung der Räder zusammen. Bei den Einspur-Rollern ist sichtlich eine Abkehr vom vorher überwiegend verwendeten 8"-Reifen festzustellen. Wir neigen zu der Ansicht, daß es auch beim Rollermobil zweckmäßiger ist, auf 10 oder 12"-Reifen zu gehen. Von noch größerer Bedeutung aber ist wohl die Entscheidung darüber, ob man sich auf drei Laufräder beschränken darf.

Unserer Überzeugung nach gehört die Zukunft zwei grundsätzlichen Baurichtungen: dem dreirädrigen, schmalspurigen Fahrzeug mit zwei Sitzen in Tandemanordnung (wie Messerschmitt-Kabinenroller) oder dem vierrädrigen, zweispurigen, bereits autoähnlichen Fahrzeug (wie Goggomobil). Letzteres halten wir dann für richtig, wenn man unbedingt zwei Erwachsene nebeneinander sitzen lassen will. Die Geschichte wird so natürlich kostspieliger. Drei Räder aber, also vorn breite Spur, hinten 1 Rad, empfinden wir in solchem Fall als Notbehelf, für den wir uns nicht zu erwärmen vermögen. Ein Sonderfall ist schließlich die bei der Isetta und einigen ausländischen Prototypen gewählte Vierrad-Bauart mit breiter Spur vorn und schmaler Spur hinten, insgesamt also vier Spuren. Über Fahrkomfort, Fahreigenschaften und Fahrsicherheit dieser Anordnung können wir heute noch nicht urteilen, das aber wissen wir, daß sie bei Schneewetter einen erheblichen Kraftbedarf erfordert und sich außerdem auf Landwegen nicht besser fährt als ein Dreirad.



Englischer Humor

„Typisch deutsch. Wer nur ein halbes Auge hat, kann es doch sehen: Man braucht nur Flügel und einen Schwanz dran zu kleben, und schon ist sie wieder da, ihre Luftwaffe." (The Motor, London)

Zur Sicherheit, die uns so sehr am Herzen liegt, gehören noch ein paar andere Dinge. Ein Rollermobil muß wie jedes andere Kraftfahrzeug reichlich bemessene, weich ansprechende Bremsen haben. Die aber sind wiederum bei größeren Rädern leichter darzustellen. Ferner braucht so ein Apparat ein vernünftiges Licht, also nicht zu kleine Scheinwerfer, die so hoch wie möglich angeordnet sein wollen. Auch bei den Fahrtrichtungszeigern (Blinkern) darf nicht gespart werden, und schließlich möchten wir noch auf die Schlußbeleuchtung hingewiesen haben. Diese ist alles andere als ein unwichtiges Detail, und gerade für ein so schmales Fahrzeug wie den Messerschmitt wird man sich da noch etwas Besseres einfallen lassen müssen. Uns ist es bei diesigem Wetter sowohl in der Stadt als auch auf der Autobahn schon wiederholt passiert, daß wir bei schneller Fahrt glaubten, in größerer Entfernung einen anderen Wagen vor uns zu haben — und plötzlich war es ein Kabinenroller, der gemächlich seines Weges zog, nicht ahnend, daß er um ein Haar überfahren worden wäre. Wenn aber die beiden Schlußlichter schon so nahe beieinander liegen müssen, dann sollen sie wenigstens groß sein, so groß meinetwegen, wie sie nun endlich — nach vielem Reden und Schreiben — auch bei den meisten Lastwagen geworden sind.

Gerade, weil uns die Rollermobile ehrlich am Herzen liegen, wollen wir beizeiten Bedenken anmelden, deren Berücksichtigung für Wohl und Wehe dieser jüngsten Entwicklung im Kraftfahrzeugbau von entscheidender Bedeutung sein wird. *Werner Oswald*

Biographien alter Autos

25. Duesenberg

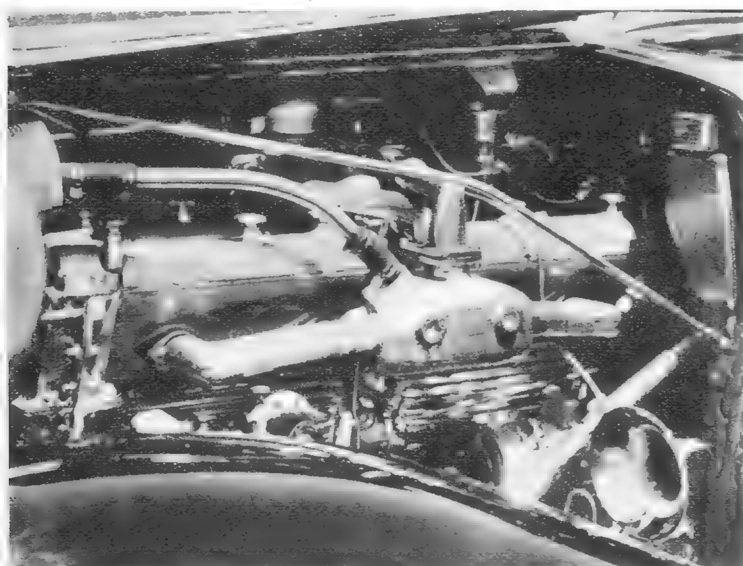
Durch die Presse ging vor einigen Wochen eine kleine Notiz, von vielen gelesen, von wenigen beachtet: August Duesenberg ist im Alter von 75 Jahren in Indianapolis an einem Herzschlag gestorben. Duesenberg? Wer war Duesenberg? Ein Name, in Deutschland fast unbekannt und doch so glutvoll, so sehr Großes bergend, was Automobile betrifft. Dabei sollte gerade uns Deutsche dieser Name ansprechen, waren doch seine genialen Träger deutscher Herkunft und deutschen Blutes.

August und Alfred (englisch Augie und Fred) Duesenberg gehörten zu Amerikas besten Automobilkonstrukteuren. Der bedeutendere von beiden war Fred, der leider schon im Juli 1932 an den Folgen eines Autounfalles verstarb, den er in den Ligonierbergen erlitt, zu einer Zeit, als gerade sein genialstes Werk, das Duesenbergmodell S J, erschienen war. Für den Automobilbau ein unersetzlicher Verlust.

Augie und Fred Duesenberg waren die Inhaber der Firma Duesenberg-Brothers in Indianapolis, die sich mit dem Bau von Touren- und Rennwagen befaßte, von Wagen, die in den zwanziger und dreißiger Jahren zu den größten Vollblütern unter den Automobilen gehörten.

Bis dahin war es aber ein weiter Weg gewesen. In Lippe in Deutschland geboren, waren Augie und Fred 1884 mit ihrer Mutter und fünf weiteren Brüdern in die USA eingewandert. Fred begann im Alter von 20 Jahren mit dem Bau von Fahrrädern, entdeckte aber bald seine Begabung für den Bau von Automobilen und trat 1904 in Des Moines, Jowa, der Mason Automobil Co. bei, wo sein Name als Konstrukteur bald bekannt wurde. 1913 machte er sich selbständig und gründete in St Paul, Minn., die Duesenberg Motor Co., die er aber nach dem ersten Weltkrieg wieder verkaufte. Im Sommer 1921 siedelte er endgültig nach Indianapolis über und rief hier zusammen mit seinem Bruder Augie die Firma Duesenberg-Brothers ins Leben, die Firma, die weltberühmt werden sollte und deren Name bis heute ein Begriff geblieben ist. 1938 zog sich die Cord-Corporation, deren Bestandteil Duesenberg seit 1926 geworden war, vom Automobilbau zurück und mit ihr erlosch auch Duesenberg, einer der hellsten Sterne im Automobilbau. Und wie er gestrahlt hatte!

Der mächtige Achtzylinder-Duesenberg-Motor, Modell J, entwickelte 265 PS bei 4200 U/min. Später wurde er mit Kompressor ausgerüstet und leistete dann 320 PS.



Renn- und Tourenwagen baute Fred Duesenberg, und jede seiner Konstruktionen war ein Juwel. 1914 tauchte sein Name zum erstenmal in Indianapolis auf. Eddie Rickenbacker, Amerikas Weltkriegsflieger Nr. 1, belegte auf Duesy wie, seine Kurzbezeichnung in den USA war, den 10. Platz. Schon 1916 finden wir Duesy in der Spitzengruppe. d'Allene beendet das Rennen als Zweiter und bricht hier in die Phalanx der europäischen Rennwagen ein, die mit Peugeot, Delage, Mercedes usw. damals die amerikanischen Rennbahnen beherrschten. Nach dem ersten Weltkrieg begann ein Siegeszug der Firma, mit dem nur Harry Miller, der „Große" aus Los Angeles, in den späteren Jahren etwa noch Schritt halten konnte. Am 25. April 1920 fährt Tommy Milton die Meile mit 156,04 Meilen = 251,068 km/st und den Kilometer mit 157,09 Meilen = 252,72 km/st. Der Wagen hatte zwei nebeneinanderstehende Achtzylinder-Motoren von zusammen 9,8 Liter Hubraum. Jeder Motor trieb ein Rad an, ohne Differential. Ein Jahr später erlebt Fred einen seiner größten Triumphe. Jim Murphy gewinnt in Le Mans auf einem 3 Liter Achtzylinder-Duesenberg mit 121 km/st den Großen Preis von Frankreich. Und das mit einem Bahnrennwagen.

1923: Neue 2-Liter-Formel. Dazu Monoposto. Es kommt Duesenbergs größte Zeit. Fred war immer darauf aus, etwas Neues zu bringen, etwas Umwälzendes. 1914 schon hatten seine Rennwagen Vierradbremsen, 1920 sein Tourenwagen Modell A obenliegende Nockenwellen. 1924 konstruierte er den ersten amerikanischen Kompressor-Rennwagen. Dieser 2 Liter Monoposto-Wagen wurde mit seinem Achtzylinder-Reihenmotor von über 170 PS und seinem Zentrifugalkompressor der schnellste und berühmteste Rennwagen Amerikas. In unzähligen Rennen auf Amerikas Holzbretterbahnen, den Board Tracks, errangen sie unter den Fahrer-Assen Paolo, Boyer, Corum, Murphy, Ansterberg u. a. Sieg auf Sieg. Die 500 Meilen von Indianapolis 1924 und 1925 sahen ihn als Sieger, 1924 mit Joe Boyer und L. Corum und 1925 mit Pete de Paolo am Steuer, der hier mit 162 km/st einen Rekord fuhr, der sieben Jahre lang Bestand hatte.

In den folgenden Jahren blieben aber auch Niederlagen und Rückschläge nicht aus. Nach Einführung der 1,5 Liter-Formel erwuchs Duesenberg in Harry Miller und seinen front-drive-Rennwagen der große Gegner

Linkes Bild: Nicht weniger als 320 PS hatte dieser serienmäßige Duesenberg-Kompressor-Speedster. Die Karosserie ist von Weymann. Oben: „Le grand Roadster".

im Rennen und im Geschäft, dem er sich in der Folge nach noch anfänglicher Überlegenheit öfter beugen mußte. 1927 gewann er noch einmal unter Georg Souders die 500 Meilen. Dieser 1,5 Liter-Typ hatte damals schon den schräggestellten Motor und die an dem Fahrer vorbeigeführte Welle. Dann aber konnte er nie mehr den Sieg in diesem Rennen erringen, war aber stets, auch als ab 1930 ohne Kompressor gefahren wurde, unter den Placierten zu finden, manchmal nur ganz knapp geschlagen. Fred Duesenberg zog sich nach 1930 mehr und mehr vom Rennsport zurück und überließ seine Wagen Privatfahrern. Harry Miller beherrschte eindeutig das Feld. Duesenbergs Stern im Rennsport wurde blasser.

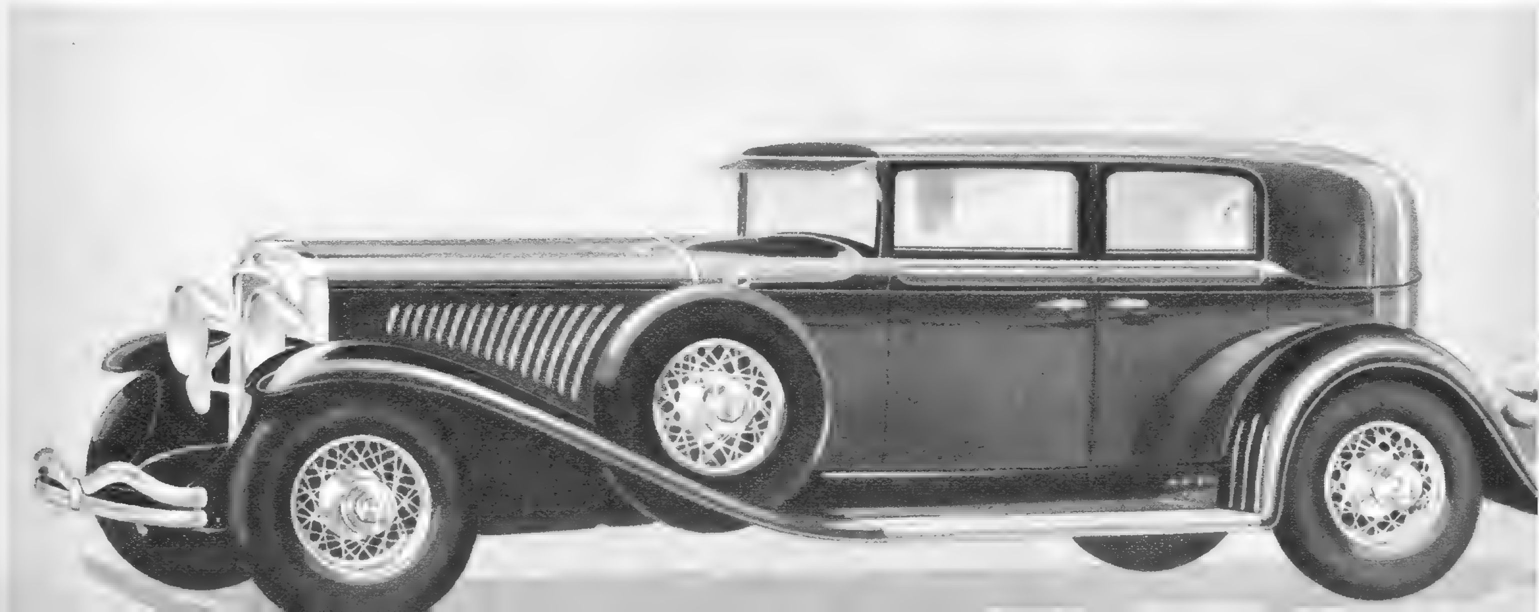
Hell, überhell strahlte er dagegen bei den Tourenwagen. Jahrelang hatte Fred sein Modell A gebaut, erst als Vierzylinder-Rochester, später als Achtzylinder durch Zusammenlegung zweier Rochestermotoren. In jenen Jahren, der goldenen Zeit des Automobilbaues, waren viele europäische Marken in den USA vorherrschend. Bugatti, Mercedes mit seinen SS- und SSK-Modellen, Rolls Royce, Hispano Suiza waren unter den Millionären und vor allem in Hollywood der letzte Schrei. Gewiß waren da auch die Cadillac, Lincoln und vor allem Packard, aber das Einmalige unter den amerikanischen Wagen fehlte. Der Ruf nach einem Traumwagen wurde immer lauter. Da schuf Fred Duesenberg „The World's Finest Motor Car"! Am 1. Dezember 1928 stand er im New Yorker Auto-Salon vor den begeisterten Besuchern und der nicht minder begeisterten Presse, der Duesenberg Modell J mit 4 Meter Radstand. Unter der riesigen Motorhaube ein Achtzylinder-Reihenmotor von 6884 ccm, der bei 4200 U/min ohne Kompressor 265 PS leistete. Spitzengeschwindigkeit 186 km/st, 3 Gänge. In der Ausführung und Ausstattung übertraf der Wagen alles, was bisher auf den Markt gekommen war. Der Traumwagen der damaligen Zeit war geboren, das Gegengewicht für Europas Spitzenwagen geschaffen. 27 Jahre hat es gedauert, bis dieser starke Motor heute von Cadillac, Packard und Chrysler übertroffen worden ist. Aber Fred Duesenberg war noch nicht am Ende. Etwas noch Größeres sollte folgen. Im Mai 1932 brachte er den Duesenberg Modell S J heraus. S = supercharger-Kompressor. Derselbe Wagen, aber mit einem Zentrifugalkompressor ausgerüstet. 320 PS leistete dieser Motor bei 4200 U/min und ermöglichte eine Spitze von 209 km/st. Auch er besaß 3 Gänge, im zweiten ging er bis 167 km/st, im dritten von 5 km/st bis 200 km/st. Das Tollste war seine Beschleunigung. In 20 Sekunden von 0 auf 160 km/st. Von diesem vielleicht größten Vollblut unter den Automobilen, mit dem vielleicht nur noch der Bugatti-Royale zu vergleichen ist, sollen bis 1938 nur 36 Exemplare gebaut worden sein. Und der Preis? Diese Wagen konnten nicht billig sein. Sie hatten keinen festen Listenpreis, man erfuhr ihn bei der Bestellung. Modell J, Chassis und Motor kosteten 9500 Dollar, Modell S J 11 500 Dollar. Die fertigen Wagen lagen im Preis zwischen 17 500 und 23 000 Dollar (73 500 und 96 600 Mark).

Der nächstteuere Wagen war damals der Cadillac 16 Zylinder mit 7500 Dollar. Vollblüter sind eben stets teuer.

Fred Duesenberg hat seinen höchsten Triumph nicht lange überlebt. Er starb kurze Zeit später, viel zu früh. Sein Bruder Augie konnte das Werk nicht wieder zu dem machen, was es gewesen war. Man hörte immer weniger von ihm. Ab und zu sah man ihn mal in Indianapolis, wo er sich mit den Old timern unterhielt. Nun ist auch er gegangen. Der Name Duesenberg wird noch weniger genannt, vielleicht sogar vergessen werden. Er sollte eigentlich unvergessen bleiben, auch bei uns in Deutschland, denn dieses Land hatte die beiden großen Konstrukteure hervorgebracht.

Otto Wilts

Diese Duesenberg-Limousine von 1929 ging mit ihrem 6,9 Liter-Reihenachtzylinder im II. Gang 145, im III. 186 km/st. Fotos: By courtesy of ROAD & TRACK



Postkutsche und Eisenbahn

Wie jedermann weiß (oder wechselweise vom Bundesverkehrsminister oder der Bundesbahn versichert bekommt), nagt der ständig zunehmende Kraftverkehr mit verderblichem Zahn am Lebensfaden der Bundesbahn. Er hat beträchtliche Teile der Güter- und Personenbeförderung an sich gerissen; er schluckt die Einnahmen, die der Bundesbahn auf diese Weise entgehen; er hat damit entscheidend zum Defizit der Bundesbahn beigetragen, das demnächst die Höhe von 1 Milliarde Mark erreichen wird; zu guter Letzt ist es der Kraftverkehr gewesen, der ein Problem heraufbeschworen hat, das „Schiene und Straße" heißt, und mit dem sich Bundestag, Verkehrsausschüsse, Organisationen, Verbände, die öffentliche Meinung, ja selbst die Wissenschaft herumschlagen müssen, und das — wie man ebnfalls versichert bekommt — keinen anderen Ausweg als den der Einschränkung des Kraftverkehrs weist. Das weiß — wie gesagt — jedermann. Was nicht jedermann weiß, und was nach Ansicht des Bundesverkehrsministeriums auch nicht jedermann wissen soll, darüber wollen wir heute berichten, weil wir glauben, daß die Öffentlichkeit es wissen muß. Schließlich geht es um „unsere Bundesbahn".

*

Das Schweigeverbot, das der Herr Bundesverkehrsminister den Beteiligten, insbesondere aber der Bundesbahn, auferlegt hat (alle diesbezüglichen Differenzen sollen im internen Verwaltungsverfahren ausgeglichen werden), bezieht sich auf die weithin unbekannte, aber gleichwohl bemerkenswerte Tatsache, daß der größte Konkurrent der Bundesbahn — wenigstens auf dem Gebiet der Personenbeförderung — nicht der private Kraftverkehr, sondern — die Bundespost ist.

Unter dem Eindruck der aufkommenden Kraftwagen-Konkurrenz ist die Bundesbahn ebenso wie die nicht bundeseigenen Bahnen schon vor dem Krieg mit einem Teil ihres Personenverkehrs auf die Straße gegangen. Das heißt, sie schaffte sich Omnibusse an und machte mit ihnen ihrem eigenen Schienenverkehr Konkurrenz. Diese Entwicklung wurde nach dem Krieg mit solcher Energie weitergetrieben, daß die Bundesbahn heute der zweitgrößte Omnibus-Unternehmer im Bundesgebiet ist. Dieses mit beträchtlichen Investitionen verbundene Ziel hat die Bundesbahn in einer Zeit erreicht, in der sie über die ungenügende Auslastung ihres Schienennetzes und über den Mangel an Mitteln für die Modernisierung ihres Wagenparks Klage führte. Immerhin — die Bundesbahn hat sich damit wenigstens im Prinzip nicht von dem ihr zufallenden Aufgabengebiet entfernt, was man von ihrem größten Konkurrenten, der Bundespost, jedoch nicht behaupten kann. Der größte Omnibus-Unternehmer des Bundesgebiets ist nämlich — die Bundespost.

In welchen Dimensionen sich der Konkurrenzkampf zwischen zwei bundeseigenen Großbetrieben abspielt, mögen einige Zahlen erläutern:

Im Jahre 1953 betrug die Zahl der im Linienverkehr eingesetzten Omnibusse bei der Bundesbahn 1457, bei der Bundespost 3661. Im Jahre 1953 wurden im Linienverkehr befördert: bei der Bundesbahn 127 364 000 Personen, bei der Bundespost 236 385 000 Personen. Im ersten Halbjahr 1954 beförderte die Bundesbahn 73 160 000 Personen, die Bundespost 131 705 000 Personen. Im Jahre 1953 legten die Bahn-Omnibusse bei einer Linienlänge von 37 334 km 79 366 000 km zurück, die Postomnibusse bei einer Linienlänge von 44 220 km eine Gesamtstrecke von 123 840 000 km. Die Einnahmen aus der Personenbeförderung im Omnibus-Linienverkehr betrugen im Jahre 1953 bei der Bahn 74 635 000 DM, bei der Post 109 837 000 DM Im ersten Halbjahr 1954 stiegen diese Einnahmen bei der Bahn auf 39 885 000 DM, bei der Post aber auf 57 390 000 DM.

Nun könnte man diesem Zahlenspiel entgegenhalten, daß es nicht so sehr auf die Zahl der von den beiden Großunternehmen betriebenen Omnibusse ankommt als vielmehr darauf, welche Strecken sie fahren, und ob die Post der Bahn tatsächlich Fahrgäste wegnimmt. Auch hier können wir mit dem Nachweis eines echten und geradezu unsinnigen Konkurrenzkampfes dienen.

Mit Beispielen von schienenparallelen Kraftpostlinien ließe sich gut und gern eine halbe Zeitungsseite füllen, wir wollen uns aber auf einige Beispiele beschränken, die in unserem engeren Lebensbereich von jedem nachgeprüft werden können. Wer die Strecken Weisweiler—Düren, Düren—Köln, Koblenz—Neuwied, Koblenz—Betzdorf, Deidesheim—Ludwigshafen, Saarburg—Trier oder Prüm—Bitburg—Trier mit der Postkutsche oder mit der Eisenbahn befährt, wird feststellen, daß sich die beiden Verkehrsträger kaum jeweils so weit voneinander entfernen, daß man den Rauch der Lokomotive aus der Nase oder den Ton des Posthorns aus den Ohren verlieren kann. Überflüssig festzustellen, daß der bequemere und auch vielfach billigere Omnibus mit wenigen Ausnahmen die größere Anziehungskraft auf den Fahrgast ausüben wird.

Wer sich für die naheliegende Frage interessiert, warum sich die Post überhaupt mit der Personenbeförderung beschäftigt, anstatt sich auf das Verkaufen von Briefmarken und artverwandte Tätigkeit zu beschränken, muß bis in graue Vorzeiten zurückblicken

Die Post ist das älteste Personenbeförderungsunternehmen der Welt. In Europa bestanden schon im 15. Jahrhundert Relaisstationen für die Beförderung von Reisenden, aber erst um das Jahr 1500 forderte der wirtschaftliche Fortschritt für die Beförderung von Privatbriefen ein zusammenhängendes Betriebsnetz, und so entstand die Post im heutigen Sinne. Im Jahre 1615 erhielt die italienische Familie Taxis als Reichslehn das Postregal und errichtete eine Organisation, die sich weit bis in das 19. Jahrhundert hielt, und das ihr praktisch das Monopol in der Personenbeförderung sicherte. Erst durch die ständige Verdichtung des Eisenbahnnetzes in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts büßte die Post ihr jahrhunderte altes Monopol ein, ohne jedoch die Personenbeförderung gänzlich einzustellen, wie es die Entwicklung eigentlich geboten hätte. Man beschränkte diesen Zweig ihrer Tätigkeit lediglich auf solche Nebenlinien, die auch für eine Kleinbahn keine ausreichende Verkehrsfrequenz boten. Während sich in anderen Ländern die Postverwaltungen mit dieser Entwicklung abfanden und die Personenbeförderung aufgaben, gab das Auftreten des Kraftwagens der deutschen Post einen neuen Personenbeförderungs-Impuls: In richtiger Erkenntnis der Möglichkeiten des Kraftfahrzeugs baute sie einen Kraftpostdienst auf, der sie schließlich zum größten Omnibusunternehmen des Bundesgebietes anwachsen ließ . . .

Allein im Geschäftsjahr 1954 hat die Bundespost — wenn man einer Mitteilung der Handelskammer Hamburg vom 15. 7. 1954 glauben darf — das Zehnfache dessen investiert, was sie im Jahre 1953 in ihren Omnibusbetrieb hineingesteckt hat. Und das zu einer Zeit, wo sie eine Postgebühren-Erhöhung mit der Behauptung durchsetzte, ihr Geschäftsergebnis sei nicht mehr ausreichend, um die notwendigsten Erneuerungen ihres Betriebsapparates durchzuführen. Hier die Mitteilung im Wortlaut:

„Die mehr als verzehnfachten Ausgaben (der Bundespost) für die Anschaffung von Omnibussen sind angesichts der finanziellen Bedingtheit nicht recht verständlich, vor allem, wenn man bedenkt, daß sie mit den Omnibussen eine ihr im Laufe der Entwicklung doch mehr oder weniger fremd gewordene Verkehrsleistung vollbringt, von der sie sicherlich keinen Gewinn haben wird, mit der sie aber anderen Betrieben und nicht zum geringsten Teil der ebenfalls dem Bunde gehörenden Bundesbahn erheblichen Wettbewerb bereiten kann."

Vom Standpunkt unternehmerischer Initiative muß man den verantwortlichen Stellen der Post zugestehen, daß sie alle Möglichkeiten geschickt und zielbewußt ausgenützt haben. Eine andere Frage ist es, ob Initiative da erwünscht ist, wo sie zu einer die Interessen der Allgemeinheit verletzenden Konkurrenz und zur Schädigung eines anderen bundeseigenen Betriebes führt. Daß die Bundesbahn dieser Initiative der Post wenig entgegenzusetzen hatte, lag weniger an ihren führenden Köpfen als an gewissen ungünstigen Zeitumständen.

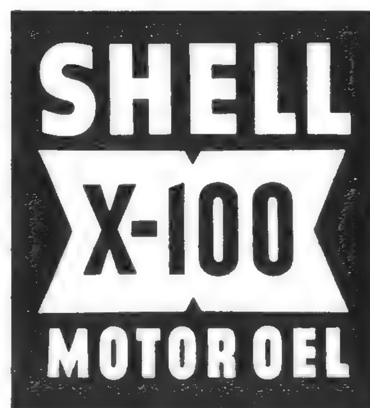
Nach dem ersten Weltkrieg hatte die Bundesbahn nämlich gleichfalls eine Reihe von Linienverkehren auf der Straße entwickelt, verpflichtete sich aber seltsamerweise im Jahre 1929 durch eine Verwaltungsvereinbarung gegenüber der Post, die betriebenen Linien auf die Post zu übertragen und sich finanziell daran zu beteiligen. Die aus dieser Vereinbarung zu erwartende Konkurrenz der Straße wurde nicht sehr ernst genommen und konnte sich auch nicht ernsthaft auswirken, weil die Tarife auf der Straße damals wesentlich höher lagen als bei der Bahn (9 zu 4 Pf pro km). Da sich für die Bahn aus der finanziellen Beteiligung jedoch Verluste ergaben, kündigte sie das Abkommen zum 1. März 1935. Daß es trotzdem nicht zu einer Rückübertragung des alten Linienbesitzes an die Bahn kam, lag an der niedrigen Parteinummer des Postministers Ohnesorge. Er — der das Ohr Hitlers hatte — setzte eine Verfügung durch, daß die Post nicht zur Rückübertragung der Linien an die Bahn verpflichtet sei, und daß die Bahn künftig nur dort Straßenverkehr betreiben dürfe, wo die unmittelbare Verkehrsbedienung über die Straße von Bahnhof zu Bahnhof gegeben ist, ohne daß Orte dazwischen liegen dürfen. Ein charakteristischer Fall von nationalsozialistischem Unrecht also, der wie jedes andere Unrecht eine Wiedergutmachung verdient hätte.

Diese Wiedergutmachung ist nicht erfolgt, im Gegenteil, die Bundesbahn hätte nicht einmal die Möglichkeit, dieses oder ein ähnliches Verlangen zu stellen, weil das Thema „Bundespost—Bundesbahn" vom Bundesverkehrsministerium als „unerwünscht" bezeichnet worden ist.

Vielleicht hätte sie auch gar nicht den Wunsch, der anderen Krähe ein Auge auszuhacken, weil sie sich in geschlossener Phalanx der mit Bundes-, Landes- und Kommunalinteressen untrennbar verflochtenen Unternehmen Bundespost, nicht bundeseigene Eisenbahnen und öffentliche Nahverkehrsunternehmen geborgen und vor den Ansprüchen des privaten Personenbeförderungs-Gewerbes sicher fühlt.

Wer in dieser uneinnehmbaren Feste sitzt, kann nahezu unbemerkt das diabolische Spiel mit Defiziten und verborgenen Investitionen treiben, kann — ohne zur Rechenschaft gezogen zu werden — gegen jede wirtschaftliche Vernunft handeln oder auch nur — wie die Bundespost — einen längst der Schere verfallenen Zopf jeden Tag aufs neue flechten.

Artur Zell



Die Zuverlässigkeit

des Motors hängt sehr von seiner Pflege ab, kurz gesagt - von Kraftstoff und Schmieröl.

Wenn man seinen Motor stets mit SHELL X-100 MOTOROEL pflegt,

hat man das Gefühl der unbedingten Sicherheit. Als dieses Motoröl auf den Markt kam, waren seine Eigenschaften bahnbrechend, und noch immer ist es unübertroffen. SHELL X-100 MOTOROEL schützt vor allem vor Säureeinwirkung (Korrosion) - der Hauptursache des Motorenverschleißes.



Pierre Lefaucheux †

Zutiefst erschüttert nimmt die Fachwelt Anteil an Frankreichs Trauer: Pierre Lefaucheux, Präsident und Generaldirektor der Renault-Werke, ist tödlich verunglückt. Er befand sich am Morgen des 11. Februar auf dem Wege nach Straßburg, um dort anläßlich des 10. Jahrestages der Gründung der Régie Nationale des Usines Renault einen Vortrag zu halten. Bei Saint-Dizier geriet sein Wagen, in dem er allein saß, mit etwa 120 km/st auf eine Glatteisstrecke, schleuderte und überschlug sich mehrmals. Lefaucheux, der mit einer schweren Kopfwunde neben dem Wagen liegengeblieben war, verschied auf dem Wege ins Krankenhaus, ohne das Bewußtsein wiedererlangt zu haben.

Der im 56. Lebensjahr stehende Generaldirektor wurde am 30. Juni 1898 in Triel ((Seine et Oise) geboren. Er war Diplomingenieur und Dr. jur. Nach dem ersten Weltkrieg fungierte er als Distriktleiter bei der französischen Eisenbahn, beaufsichtigte dann bedeutende Bauunternehmungen in Mittelafrika und leitete schließlich von 1925 bis 1944 eine Firma für Industrieöfen. Am zweiten Weltkrieg nahm er als Artilleriehauptmann teil, war führendes Mitglied in der Résistance und Offizier der Ehrenlegion.

Seit der vor nunmehr genau 10 Jahren erfolgten Umwandlung der Renault-Werke zur staatlichen Régie Renault leitete er deren Geschicke. Es war dies die Krönung eines ungemein arbeits- und erfolgreichen Lebens. Sein umfassendes Wissen, seine Energie, sein Weitblick, sein Anpassungsvermögen, sein Verantwortungsgefühl ließen ihn zu einem der größten Industrieführer unserer Tage werden. Lefaucheux war in der Tat eine überragende Persönlichkeit, und nur schwer vermag man sich vorzustellen, daß ein anderer die überaus schwierige Aufgabe, Renault-Generaldirektor zu sein, all die Jahre her ebenso glänzend gemeistert hätte wie er. Handelte es sich doch in diesem Falle nicht einfach darum, die Leitung der größten französischen Automobilfabrik zu übernehmen und weiterzuführen, sondern vielmehr darum, diese nach der Verstaatlichung unter unerhörten Schwierigkeiten neu zu konsolidieren. Dies erforderte weittragende Entscheidungen wirtschaftlicher, organisatorischer, politischer und technischer Art, deren Bedeutung in vollem Umfang vielleicht erst heute ganz erkannt wird.

Der Tod Lefaucheux' löst denn auch mannigfaltige Probleme aus, die sich gerade auf politischem Gebiet als äußerst heikel erweisen könnten. 55 000 Menschen arbeiten derzeit in den Renault-Werken, einer Hochburg der kommunistischen Gewerkschaften. Wird ein neuer Generaldirektor ebenso diplomatisch, ausgleichend und umsichtig diese Situation souverän zu beherrschen wissen? Pierre Lefaucheux ist, vergleichbar etwa mit Dr. Nordhoff in Wolfsburg, einer jener seltenen Manager gewesen, die es fertigbringen, auch einem Staatsbetrieb zur Blüte und Rentabilität zu verhelfen. Es kam ihm da zugute, daß er überzeugter Anhänger einer wirtschaftlichen Expansionspolitik war und es verstand, die ihm anvertrauten Betriebe allen inneren und äußeren Hemmnissen zum Trotz nach privatkapitalistischen Regeln zu leiten. Es ist bezeichnend, daß Lefaucheux bei der Arbeiterschaft seiner Fabriken seiner liberalen Weltanschauung wegen vielleicht der meistgehaßte, aber gleichzeitig auch am höchsten geachtete Mann war. Denn daß er das Beste für „sein" Werk und seine Leute wollte und meistens auch erreichte, das konnten ihm selbst seine politischen Gegner nicht absprechen.

Bei aller Machtfülle, allem Erfolg ist Pierre Lefaucheux stets ein bescheidener, umgänglicher, sozial empfindender Mensch geblieben. Er war glühender Patriot und gleichzeitig Weltbürger im wahrsten Sinne des Wortes. Die Erinnerung an Deutschland, wo er eine längere KZ-Haft verbracht hatte, gehörte naturgemäß nicht zu seinen angenehmsten, trotzdem empfand er Sympathie für unser Land und bewunderte offen dessen wirtschaftlichen Aufschwung in den Nachkriegsjahren.

Zu seiner letzten Fahrt übrigens hatte Lefaucheux einen Frégate-Versuchswagen benutzt, der Türen, Motorhaube und Kofferdeckel aus Kunststoff besaß. Denn auch am technischen Fortschritt im Automobilbau nahm er stets lebhaften Anteil.

Die Régie Renault hat ihren Chef verloren, ein anderer wird an seine Stelle rücken. Von Pierre Lefaucheux aber mag noch lange gesprochen werden. Er war einer der großen Männer im internationalen Automobilbau.

W. O.



Renault mit festem deutschen Wohnsitz

Alle großen europäischen Automobilfabriken müssen exportieren, um wenigstens einen Teil ihrer wachsenden Produktionen unterzubringen. Die Konkurrenz, die dadurch entsteht, wird immer größer, die Preise sinken, Leistung und Qualität steigen, den Nutzen aber hat zuletzt der Kunde.

Auch die Régie Renault, Frankreichs größte Automobilfabrik, mißt dem Auslandsmarkt große Bedeutung zu. Sie besitzt heute außerhalb der französischen Grenzen bereits sieben eigene Montagewerke, nämlich in Belgien, England, Irland, Spanien, Südafrika, Australien und Japan. Der japanische Markt übrigens wird heute von Renault und der British Motor Corporation (Austin und Morris) fast allein beherrscht.

In Deutschland unterhält Renault bereits seit 1924 eine eigene Verkaufsgesellschaft. Sie saß früher in Berlin, seit Ende des letzten Krieges in Baden-Baden und hat jetzt ihr endgültiges Domizil in Köln gefunden. Die Firma ist dort zum erstenmal in Deutschland auf eigenem Grund und Boden tätig. Es handelt sich um ein 15 000 m² großes Grundstück mit Gleisanschluß, auf dem innerhalb eines knappen Jahres ein moderner Bau errichtet wurde, der Verwaltungsbüros sowie moderne Lager- und Werkstatteinrichtungen enthält.

Die Montage von Renault-Wagen in Köln ist freilich derzeit noch nicht akut, weil der deutsche Zolltarif keine Vergünstigung für Montageteile

vorsieht. Immerhin aber ist mit der Kölner Niederlassung nunmehr eine solide Grundlage für erhöhte Einfuhren und einen besseren Aktionsradius geschaffen worden.

Selbstverständlich weiß man bei Renault darüber Bescheid, daß eine gute Organisation Voraussetzung ist für einen einigermaßen kontinuierlichen Absatz. Deshalb hat sich die Deutsche Renault unter ihrem seit Jahrzehnten bewährten Geschäftsführer Herbert Beckers die Zeit her nicht nur bemüht, Automobile zu verkaufen, sondern vor allem ein wirklich leistungsfähiges Händler- und Kundendienstnetz auszubauen. Von besonderer Bedeutung ist naturgemäß ferner eine reibungslose Ersatzteilversorgung. Mit berechtigtem Stolz werden deshalb Besucher und Gäste der Deutschen Renault in Köln durch das reichhaltige Ersatzteillager geführt, übrigens nicht ohne an vielen Beispielen darauf hingewiesen zu werden, daß diese Teile auch preislich keineswegs aus dem Rahmen fallen, wie dies sonst bei ausländischen Wagenmarken bekanntlich nicht selten der Fall ist.

Um auf dem deutschen Markt besser als bisher konkurrieren zu können und um sich den Preisherabsetzungen einiger deutscher Marken anzugleichen, die mit dem Erscheinen des Taunus 15 M ausgelöst worden sind, wurden vor einigen Wochen auch die hiesigen Verkaufspreise der Renault-Personenwagen fühlbar gesenkt. Folgende Modelle sind derzeit lieferbar:

4 CV Limousine „Standard"	DM 3990.—
4 CV Limousine „Luxe"	DM 4750.—
4 CV Schiebedach-Limousine „Luxe"	DM 4950.—
4 CV Cabrio-Limousine „Grand Luxe"	DM 5800.—
Frégate Limousine „Standard"	DM 8700.—
Frégate Limousine „Amiral"	DM 9500.—
Mehrpreis für Schiebedach	DM 200.—

Alle Preise einschl. Heizung.

Es darf dazu bemerkt werden, daß die beiden Standard-Ausführungen des 4 CV und der Frégate nicht derart allen schmückenden und vielen nützlichen Beiwerks entkleidet sind, wie man dies anderwärts zuweilen macht. Es sind beides recht ordentlich ausgestattete Automobile, mit denen man sich sehen lassen kann und in denen man sich behaglich fühlt. Unter diesen Umständen erscheint vor allem der Preis des billigsten 4 CV recht beachtlich. Dieser kleine Renault-Heck vermochte sich ja in Deutschland überhaupt gut einzuführen. Er hat sich als wirtschaftlicher Kleinwagen bewährt, er hat vier Türen, was sehr viele Leute als Vorteil schätzen, und er liegt mit seinem 750 ccm-Motor steuerlich günstig. Gerade dies aber ist bekanntlich für den Verkauf oft ein ausschlaggebendes Argument, freilich aber auch oft nur ein frommer Selbstbetrug der Käufer. Doch jedenfalls kann man dem kleinen 4 CV nicht absprechen, daß er ein niedliches Auto ist. Über 600 000 Stück sind davon bisher gebaut worden.

Renault hat übrigens ein völlig neues Modell in Vorbereitung, den „Corvette", einen 1,5 Liter-Heckmotorwagen, der dazu bestimmt ist, die ziemlich große Lücke zwischen dem 4 CV und der Frégate auszufüllen. Offiziell wird darüber noch nichts gesprochen, und es wird wohl noch mindestens ein Jahr darüber vergehen, bis er auf den Markt kommt.

Der Optimismus, mit dem man bei der Deutschen Renault in Köln die Zukunftsaussichten beurteilt, hat nach Lage der Dinge einen durchaus realen Hintergrund. W. O.



Neue Bücher

Das AUTO-JAHR

Verlag Edita S. A., Lausanne. Alleinauslieferung für das Bundesgebiet: Vereinigte Motor-Verlage G.m.b.H., Stuttgart, Postfach 1042. Preis: DM 18.— + 70 Dpfg. Porto.

Die Schweizer sind in der ganzen Welt berühmt dafür, daß sie eine gute Graphik haben — gute Plakate, hervorragende Typographie in ihren Zeitschriften. Diese rühmliche Eigenschaft spürt man auch im „Auto-Jahr", das heuer zum zweiten Male erschienen ist. Der Direktor und verantwortliche Redakteur ist Ami Guichard, der diese Jahres-Zeitschrift beim Edita-Verlag in Lausanne herausbringt: ein Mann der jüngeren Generation, dem Sport gegenüber sehr aufgeschlossen, der vor Jahresfrist sozusagen mutterseelenallein dieses „Auto-Jahr" ins Leben rief, ein Experiment zunächst, ein Wagnis, aber ein gelungenes, wie man heute sagen kann. Die erste Nummer hatte noch einige „Kinderkrankheiten" wie die neuen Automobile, vor allem war der deutsche Text (das „Auto-Jahr" gibt es englisch, französisch und deutsch) noch etwas stiefmütterlich behandelt; das ist heute ganz anders geworden, das „Auto-Jahr" ist jetzt nicht nur lesenswert, sondern auch lesbar, und wenn man sich das Inhaltsverzeichnis ansieht, wird einem klar, daß der Titel „Auto-Jahr" zu Recht gewählt worden ist: erhält man doch auf den 200 Seiten einen schönen Überblick über alles, was sich im Laufe des letzten Jahres an technischen und sportlichen Begebenheiten auf dem Automobil-Sektor zugetragen hat.

Ich sagte vorhin, daß Guichard dem Sport gegenüber sehr aufgeschlossen sei — ich gehe noch einen Schritt weiter und meine, daß er mit Leib und Seele am Automobilsport hängt, nicht nur, weil gut zwei Drittel des voluminösen Heftes vom Sport handeln, sondern auch, weil der Sportteil, wenn ich so sagen darf, mit besonders interessanten, faszinierenden Bildern ausgestattet ist — zum Teil farbigen, die ausgezeichnet „ankommen". Es ist natürlich nur ein Querschnitt durch den Sport, der geboten wird, es sind von den großen Rennen nur die Grands Prix, die Läufe zur Weltmeisterschaft, behandelt, dann die Sportwagen-Rennen, die für die Meisterschaft der Konstrukteure zählten, und von den Rallyes diejenigen, die zur Europa-Meisterschaft gehören. Es ist also keine eigentliche Chronik — trotzdem sei erlaubt, darauf hinzuweisen, daß man die Ergebnisse noch etwas präziser hätte aufschreiben können. Zum Beispiel findet man bei der Rallye Monte Carlo noch Metternich/Greger als Erste der 1100er-Klasse plaziert, die ja bekanntlich schon wenige Wochen nach der Rallye mit nachträglich entdeckten Strafpunkten belastet und dadurch zurückversetzt wurden, wodurch die DKW-Mannschaft Meier/Schellhaas zum Klassensieg kam. Etwas unklar bleibt auch, wieso die Australische „Redex-Rallye" in das „Auto-Jahr" hineinkommt, die sicherlich sehr interessant (weil abseitig und fremdländisch) genannt werden kann, aber doch mit der Europa-Meisterschaft, auf die man sich sonst beschränkt, nicht das geringste zu tun hat. (Ob es wirklich die schwierigste Fahrt des Jahres war, entzieht sich unserer Kenntnis; wir halten z. B. Lüttich—Rom—Lüttich für ein uns gemäßeres Kriterium als eine Urwaldfahrt).

Diese kritischen Bemerkungen werden von der prächtigen Aufmachung des Werkes aber sogleich wieder an einen untergeordneten Rang geschoben, hier zählt das Ganze mehr als das Detail. Die Autoren, die an dem Werk mitgearbeitet haben, sind in der ganzen Automobilwelt bekannt und verleihen dem „Auto-Jahr" eine repräsentative Note: Charles Faroux schreibt über den Sportwagen von gestern und von heute (dazu gibt es einige sehr hübsch zusammengestellte Bilder, wobei man allerdings den Porsche 550 und seine diversen Vorläufer vermißt); Gordon Wilkins, der englische Fachjournalist, gibt einen Überblick technischer Natur über die „Wagen des Jahres"; Paul Frère, selbst einer der schnellsten Fahrer, berichtet über „Das erste Jahr der Formel 1-Rennen"; John Fitch schreibt über die Entstehung des amerikanischen Rennfahrer-Films „The Racer", der hauptsächlich in Europa gedreht wurde; F. Kirbus aus Buenos Aires steuert eine Kurzbiographie über Fangio bei; Graf Lurani zeichnet für die aktuellen Rennberichte verantwortlich und Richard von Frankenberg gibt sein Kolleg aus Campione über die berühmten 15 Prozent Schlupf und den „power slide" wieder.

Überflüssig zu erwähnen, daß außer den großen Rennen auch alle namhaften Neukonstruktionen der gesamten Automobil-Industrie in Bildern vertreten sind, wobei uns die Farbfotos aus den italienischen Karosserieschulen natürlich am meisten beeindrucken. Überhaupt: Eine eindrucksvolle Arbeit, dieses zweite „Auto-Jahr". fr.

Internationales Fernschreiber-Verzeichnis

3. Ausgabe, Telex-Verlag Jaeger & Co., Darmstadt, Holzhofallee 38, 942 Seiten DIN A 4, Preis DM 25.50.

Dieses Verzeichnis, nach den postamtlichen Unterlagen der beteiligten Länder bearbeitet, ist dreifach gegliedert: nach Firmennamen, Orten und Namengebern. Der Deutschland-Teil wurde in dieser Ausgabe um die Teilnehmer der sowjetischen Besatzungszone ergänzt. Der Auslandsteil enthält wie bisher die Länder Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Saarland, Schweden, Schweiz, CSR und Ungarn. Neu aufgenommen sind Belgisch-Kongo, Portugal und Spanien.

Das Monstrum

Eines Morgens um drei wurde im vergangenen Jahr die Stille einer abgeschiedenen Landstraße im Süden Englands durch das Aufbrüllen eines Rolls-Royce Merlin-Flugmotors erschüttert. Im Lichte seiner provisorisch angebrachten Scheinwerfer machte ein fantastischer Wagen seine ersten Probeläufe. Er war erst eine Viertelstunde vorher fertiggeworden, aber schien ganz gut zu gehen; so wurde der überlaute Motor abgestellt, und wieder herrschte die Morgenstille. Das Ungetüm wurde nach Brighton geschleppt und dort am selben Tage von seinem Schöpfer F. M. Wilcock, einem Garagisten aus Swandean an der englischen Südküste, bei den Brighton Speed Trials erstmals der Öffentlichkeit gezeigt.

Seit jeher hat britische Fahrer die schiere Höchstgeschwindigkeit fasziniert, gibt es bei ihnen doch kaum Bergrennen und bis vor kurzem auch kaum Rundstrecken-Kurse; so ist auch der „Swandean Spitfire Special" ein ausgezeichnetes Beispiel für die simple Philosophie, daß man eben nur den größtmöglichen Motor nehmen und dazu Vierradantrieb anordnen muß, um optimale Beschleunigungswerte zu erreichen. Dies Ungetüm besitzt einen Merlin XXV-Flugmotor von 27 Liter Hubvolumen, der in einem Fahrgestell sitzt, das man aus zwei Daimler-Panzerspähwagen-Chassis zusammengeschweißt hat. Sämtliche Räder sind an Querlenkern und Schraubenfedern unabhängig aufgehängt und einzeln angetrieben. Anstelle des Übersetzungsgetriebes für die Luftschraube hat Mr. Wilcock ein Schwungrad auf die Kurbelwelle des 12 Zylinders gesetzt. Als der „Swandean Spitfire Special" sein Debut gab, wies er noch ein Viergang-Vorwähl-Getriebe auf, das ehemals in einem Londoner Bus seinen Dienst versah. Aber das hielt das unwahrscheinliche Drehmoment des Flugmotors nicht aus; so wird jetzt eine normale Kupplung und ein Vierganggetriebe eines schweren Lastwagens verwendet. Der I. Gang ist der direkte, die drei weiteren sind entsprechend ins Schnelle übersetzt. Was die Lenkung betrifft, so stammt sie von einem 12 Zylinder-Daimler, der angeblich früher König Georg V. gehört haben soll. Das ganze Auto wiegt 2500 kg und entwickelt mit 1,12 atü Kompressor-Überdruck die Kleinigkeit von 1625 PS. Der dabei zutage tretende Appetit ist ganz beträchtlich: 5,6 Liter pro Kilometer — auf hundert Kilometer also 560 Liter. Bei seinem ersten Auftritt litt er unter Getriebeschwierigkeiten, aber beim nächstenmal erreichte er auf dem Kilometerkurs in Brighton mit stehendem Start eine Zeit von 27 Sekunden (133 km/st), obwohl die Kupplung rutschte. Die schnellste Zeit des Tages fuhr allerdings Ken Wharton mit einem 2 Liter-ERA in 23,6 sec mit 152 km/st.

Obwohl das Monstrum bei weitem nicht der schnellste Wagen in Brighton war, galt ihm das größte Publikumsinteresse. Von seinem ersten Auftritt schrieb „Autosport":

„Schließlich wurde mit viel Geschrei und Armeschwenken der Swandean Spitfire Special zum Start gebracht, eigentlich wohl nur, weil die Funktionäre sichergehen wollten, daß dieses Projektil auch tatsächlich gelenkt und gebremst werden kann. Der Sprecher am Streckenfunk bemerkte, daß die Spitfire-Piloten zum Manövrieren ihrer Maschinen Gottes weiten Himmel besaßen, Mr. Wilcock jedoch sich auf die Promenade in Brighton beschränken müsse. Abgesehen von dem fürchterlichen Lärm zeigte sich das Monstrum ganz gefügig, litt allerdings unter Überhitzung."

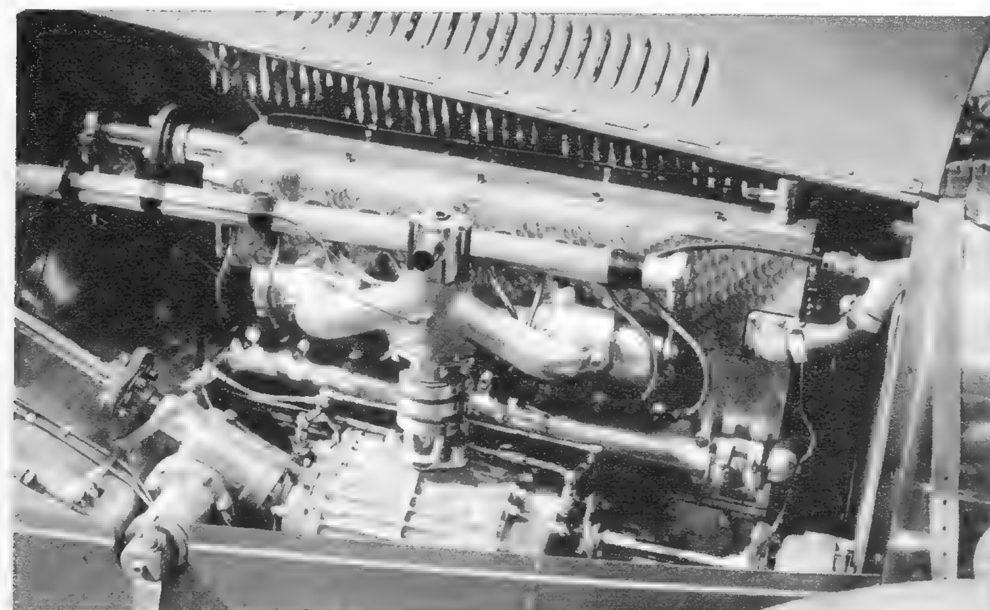
Und der Kommentar zum zweiten Auftritt:

„Und dann erhielt die Menge, was sie von der Klasse 11 erwartete, deren Formel so frei ist, daß sie den Start des fabulösen Swandean Spitfire Special erlaubt: 27 Liter unglücklich brummenden Rolls Royce Merlin-Flugmotors in meter- und meterlangem Panzerwagen-Chassis. Inmitten der Maschinerie des Riesen-Mobils saß der tapfere Pilot Wilcock; seine Zeiten mit 27.71 bzw. 27.43 sec sind recht respektierlich, wenn man bedenkt, daß der Start mit allen vier durchgehenden Rädern und die zwangsweise langen Schaltpausen beim Hochschalten Zeit kosten."

Am Ende seiner kurzen Geschwindigkeits-Excesse wird der Wagen von Lockheed-Bremsen mit 34 cm Trommeldurchmesser wieder zur Ruhe gebracht. Für die Speed Trials dieser Saison verbessert sein Besitzer die Kupplung und baut eine Stromlinienkarosse auf das Riesenschiff.

Gordon Wilkins

Bugatti kommt wieder!



Vor mehr als einem Vierteljahrhundert beherrschten die kleinen 1,5-, 2- und 2,3-Liter-Bugatti-Rennwagen das europäische Sportgeschehen. Obwohl es auch vor- und nachher berühmte Rennwagen gab (man denke nur an die Sunbeam, Miller und Delage), die zu ihrer Zeit erstaunlich fortschrittliche Konstruktionen darstellten, ist von allen Firmen, die sich in der Zwischenzeit vom Rennsport zurückgezogen haben, nur eine wirklich im Bewußtsein der Enthusiasten geblieben: eben Bugatti, das Werk des „Zauberers von Molsheim".

Als wir in dieser Zeitschrift vor etwa einem halben Jahr (Heft 19/54) die Jubiläumsschrift des Bugatti Owners Club in England kommentierten, erhielten wir so viele Zuschriften unserer Leser, die so ein Exemplar bestellen wollten, daß die englische Auflage im Nu vergriffen war. Inzwischen hat uns Herr Georg Mickel, ehemaliger Bugatti-Generalvertreter für Sachsen und Teile von Schlesien, gebeten, zwecks Gründung eines von ihm beabsichtigten deutschen Bugatti-Clubs alle ehemaligen, derzeitigen und zukünftigen Bugatti-Besitzer und -Liebhaber einzuladen, ihr evtl. Interesse an einem solchen Club uns mitzuteilen.

Unsere Schwesterzeitschrift MOTOR REVUE war unterdessen in Molsheim und hat sich vom Stand der Arbeiten am neuen Bugatti-Grand Prix-Rennwagen überzeugt. Dieser, ein Reihen-Achtzylinder in alter Bugatti-Tradition, ist bekanntlich von dem berühmten italienischen Konstrukteur Colombo (der früher für Alfa Romeo, Ferrari und Maserati verantwortlich zeichnete) konstruiert worden und läuft augenblicklich auf dem Prüfstand. Außerdem befindet sich bei Bugatti ein bildschönes 1,5-Liter-Sportcoupé mit Ghia-Karosserie im Entwurf. Zeichnungen hiervon und rund 30 Fotos aus Bugattis stolzer Geschichte finden Sie in dem großen Aufsatz „Ettore Bugatti – Historie und Gegenwart" in der Frühjahrsausgabe der MOTOR REVUE. Erscheinungstermin: 25. März 1955.

Ettore Bugattis Motor-Architektur: einer seiner alten

Runde um Runde

Sehr interessant versprechen die diesjährigen 24 Stunden von Le Mans zu werden, wie uns ein Blick in die jetzt vorliegende Nennungsliste zeigt. Von deutscher Seite starten drei Mercedes-Benz 300 SLR und zwei Porsche 1,5 Liter vom Typ 550 Spyder. Für die Mercedes dürften neben den bereits bekannten Fahrern Fangio, Kling, Moss und Herrmann noch der Amerikaner John Fitch und evtl. Fritz Riess verpflichtet werden, wenn der Nürnberger akzeptiert. Während die personelle Besetzung bei Porsche noch nicht endgültig feststeht, hat die Jaguar Cars Ltd. bereits ihre Piloten nicht nur für Le Mans, sondern für das ganze Rennjahr bekanntgegeben. Drei Jaguar 3,44 Liter vom Typ D werden in Le Mans vertreten sein und von den Engländern Hawthorn, Rolt, Hamilton, Stewart, Beauman und Titterington gesteuert werden. Das besonders auf die Sarthe-Rundstrecke spezialisierte Team wird erstmalig auf seinen schnellen Sprinter Moss verzichten müssen, der im gegnerischen Lager steht. Die Scuderia Ferrari, der Sieger des Vorjahres, hat drei Wagen gemeldet, legte sich in der Fahrzeuggröße jedoch noch nicht fest, sondern gab als Zylindervolumen der startenden Fahrzeuge die Werte von 3 bis 4 Liter an. Die endgültige Entscheidung dürfte hier bei der Mille Miglia fallen, da bisher noch nicht genügend Einsatzmöglichkeiten für den neuen Sechszylinder-3,75-Liter bestanden. Für den Commendatore werden vorläufig Farina, Gonzalez, Trintignant, Maglioli, evtl. Schell und Taruffi starten. David Brown bringt wieder zwei seiner neuen 4,5-Liter-Lagonda-12-Zylinder und zwei Aston-Martin DB 3, der unverwüstliche Amerikaner Briggs Cunningham hat einen neuen Jaguar und einen 3-Liter-Wagen eigener Konstruktion genannt, der als Antriebsaggregat über einen umgebauten Vierzylinder-Offenhauser verfügt. Der Offenhauser, der bekanntlich 4,5 Liter Normalzylinderinhalt hat, ist der weitaus am meisten in Indianapolis verwendete Motor. Er gilt als sehr stehfest und besitzt im unteren Bereich ein gutes Drehmoment. Mit großer Spannung werden auch die beiden neuen 3-Liter-Maserati erwartet, besonders mit einem Fahrer wie Behra am Steuer. Bei den Großen registrieren wir ferner wieder zwei Achtzylinder-Gordini, die voraussichtlich mit einer neuen Aufhängung ausgestattet sind, dann den neuen Cooper mit einem 3,44-Liter-Jaguar-Motor als Antriebsaggregat, den neuen 2,6-Liter-Frazer-Nash, zwei 3-Liter-Ferrari von französischen Privatfahrern, einen Talbot, einen 2,3-Liter-Salmson, Lance Macklin mit einem Austin-Healey, zwei 2-Liter-Triumph, einen Gordini, einen Maserati, Frazer-Nash und drei der hinreichend bekannten Bristols, alle zu der gleichen Größenklasse gehörend. Außerordentlich bedauern wir, daß der neue 1,5-Liter-Maserati an zweiter Stelle in der Reserve figuriert und erst dann zum Einsatz kommt, wenn von den 60 Teilnehmern des Hauptfeldes zwei auf den Start verzichten. Wir hätten den Modeneser gerade in Le Mans einmal gerne mit dem Porsche zusammen im Rennen gesehen. Der Schweizer Ringgenberg tritt als Privatfahrer mit einem Porsche 550 an. Der einzige 1,5-Liter-Osca ist ein Privat-Entry des Amerikaners Fronteras. Die Nuffield-Gruppe bringt zwei 1,5-Liter-MG. In dieser Klasse starten außerdem ein Connaught und ein Kieft. In der Kategorie bis 1,1 Liter finden wir neben je einem Arnott, Kieft und Cooper, den auch in Deutschland bekannten Engländer Chapman mit seinem schnellen Lotus und den Franzosen Peron auf Osca. Den Rest dieses illustren Feldes bilden wieder mehrere Panhard, D. B., Moretti, ein Stanguellini und ein Nardi. Betrachtet man die Größenverhältnisse der einzelnen Fahrzeuge, dann stellt man fest, daß bei der schärfsten Konkurrenz, nämlich den Ferrari, einen Abwärtsentwicklung in der Hubraumgröße eingetreten ist. Siegte im Vorjahre das Paar Gonzalez/Trintignant auf einem 5-Liter-Ferrari, so liegt diesmal die oberste Grenze bei 4 Liter. Damit beschränken sich die „Boliden" auf die Größenordnung von 3 bis 4 Liter, wenn man von den Lagonda und dem Talbot absieht. Auch Cunningham ist von seinen Lokomotiven abgekommen und zeigt eine Tendenz zum kleineren Volumen und leichteren Fahrzeug. Mille Miglia und Le Mans dürften die Sportwagen-Höhepunkte des Jahres 1955 werden, wenn die 1000 km auf dem Nürburgring nicht eine ähnliche Besetzung finden.

*

Clemente Biondetti gestorben! Im Alter von 57 Jahren verstarb am 24. Februar der vierfache Mille Miglia-Sieger Biondetti an Kehlkopfkrebs. Der bekannte italienische Rennfahrer hatte sich noch sechs Wochen vor seinem Tode einer Operation unterzogen.

*

Die Mercedes-Benz-Rennmannschaft führte, mit Ausnahme von Fangio, der sich noch in Argentinien befindet, erste Probefahrten mit dem 300 SLR auf der Mille-Miglia-Strecke durch. Moss, der vor seinem Abflug nach Sebring noch in Italien mitmachte, erlitt mit dem 300 SLR einen Trainingsunfall, als er in eine Schafherde fuhr, daraufhin mit einem Jeep kollidierte und in ziemlich unsanfte Berührung mit einem Baum geriet. Während der SLR so stark beschädigt wurde, daß er nicht mehr eingesetzt werden konnte, blieben Moss und sein Beifahrer Jenkinson unverletzt. Jenkinson, der mit Moss die Mille Miglia fahren wird und die Strecke sehr gut kennt, ist kein anderer als der durch seinen feuerroten Vollbart weithin bekannte ehemalige Beifahrer des Seitenwagen-Weltmeisters Eric Oliver (Norton). Zuerst hatte sich John Fitch den Engländer als Copiloten gesichert, gab ihn aber ab, nachdem er keine Möglichkeit erhielt, auf Mercedes-Benz bei den 1000 Meilen zu starten.

Der Schweizerische Autorennsport-Club (SAR) veranstaltet auch in diesem Jahr wieder vom 31. März bis 3. April seine Ausbildungskurse für Rennfahrer, die in Lugano-Campione und im Autodromo von Monza stattfinden. Erstmalig sind diese sehr interessanten Schulungsfahrten international ausgeschrieben. Als Ausbilder hat sich diesmal die Firma Maserati mit Fahrzeugen und Fahrern zur Verfügung gestellt, daneben werden noch ein bis zwei Porsche 550 Spyder vorhanden sein. Außer dem bekannten französischen Rennfahrer Jean Behra wird Baron Emanuel de Graffenried als Lehrer fungieren. Für den theoretischen Teil wurde unser Mitarbeiter Richard von Frankenberg verpflichtet.

*

Im Augenblick sind wieder sehr interessante Gerüchte im Umlauf. So sollen sich Ascari und Villoresi mit der Absicht tragen, wieder zu Ferrari überzuwechseln, während man von Gonzalez zu berichten weiß, daß er für Lancia starten will. Wir sind gespannt, wie sich die Lage weiter entwickelt . . . Der neue Offenhauser-Cunningham, der erstmals in Sebring am Start erscheint, leistet bei 6000 U/min und einer Verdichtung von 8 : 1 rund 270 PS. Er ist mit zwei Weber-Doppelvergasern ausgestattet, hat ein vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe und eine De Dion-Hinterachse . . . Briggs Cunningham setzt in Sebring ferner seinen neuen Porsche 550 ein. Huschke von Hanstein, der Rennleiter der Firma Porsche, wird in Sebring anwesend sein . . .

*

Sein erstes Rennen als Seriensportwagen gewann der Mercedes-Benz 300 SL mit dem einheimischen Fahrer Cróquer am Steuer im Rennen von Caracas (Venezuela) auf der Bahn von Los Porceres in Anwesenheit des Staatspräsidenten Jimenez. Dritter wurde der Amerikaner Flynn, ebenfalls auf einem 300 SL. Auf Grund dieses Erfolges hat der Staatspräsident dem Venezuelaner Pola seinen eigenen 300 SL zur Verfügung gestellt, damit dieser zusammen mit Cróquer am Sportwagenrennen von Habana (Kuba) teilnehmen kann.

Gümo

Steuer, Recht, Versicherung

Hier braucht die Kasko nicht zu bezahlen

„Das vorsätzliche Umdrehen des Kopfes während einer schnellen Fahrt auf besonders glatter Straße muß als grob fahrlässig betrachtet werden", entschied kürzlich das Landgericht München I in einem Schadenersatzprozeß, den ein kaskoversicherter Kraftfahrer gegen seine Versicherung angestrengt hatte. Der Kraftfahrer war zusammen mit einem Freund und zwei Mädchen, die hinter ihm im Wagen saßen, über eine durch nassen Schnee besonders rutschige Straße gefahren. Bei der Unterhaltung hatte er den Kopf nach seiner Mitfahrerin umgedreht und verlor dadurch die Herrschaft über das Fahrzeug. Der Wagen kam ins Schleudern, prallte gegen einen Baum und wurde schwer beschädigt. Die Kasko-Versicherung weigerte sich, für den Schaden aufzukommen, weil der Kraftfahrer den Unfall selbst „grobfahrlässig" verschuldet habe. Nach den Versicherungsbestimmungen braucht die Kasko-Versicherung in einem solchen Fall nicht zu bezahlen. Das Landgericht München I gab der Versicherung recht (13 O 324/54) und verweigerte dem Kraftfahrer für eine Klage gegen die Versicherung das Armenrecht, weil er keine Aussicht habe, den Prozeß zu gewinnen. Die „grobe Fahrlässigkeit" ergebe sich besonders auch daraus, daß der Kraftfahrer mit 50 km/st auf der glatten Straße gefahren sei, obwohl ihn seine Mitfahrer gebeten hätten, das Tempo herabzusetzen. Dr. G.

Solange ein Fahrzeug nicht voll abbezahlt ist, wird sich im allgemeinen die Kaskoversicherung nicht umgehen lassen. Sonst aber empfiehlt es sich, sehr genau zu überlegen, ob sich diese überhaupt lohnt. Der Nutzen, den man sich von ihr verspricht, ist sehr oft allzu illusorisch. Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT

Der Mietkauf

Mietkaufverträge sind in den letzten Jahren im Baugewerbe und in der Maschinenbranche vielfach üblich geworden. Neuerdings werden auch im Kraftfahrzeughandel häufiger sog. „Mietkaufverträge" abgeschlossen.

Mit dem Wesen und der steuerlichen Behandlung derartiger Mietkaufverträge befaßt sich eine Verfügung der Oberfinanzdirektion Koblenz vom 6. 1. 1955. Danach erhalten die als Vermieter auftretenden Unternehmer für die Überlassung eines Kraftfahrzeugs einen sog. Mietpreis, der aus der eigentlichen Miete sowie aus einer bestimmten Ankaufreserve besteht. Mit dem Abschluß des Vertrages übernimmt der Mieter alle Kosten, die mit der Nutzung des Kraftfahrzeugs sowie mit dessen Verkauf zusammenhängen. Darüber hinaus hat er die Gefahr der Verschlechterung oder Wertminderung des Kraftfahrzeugs zu tragen. Übernimmt der Mieter das Kraftfahrzeug zu irgendeinem Zeitpunkt nach der Übergabe, so trägt er wirtschaftlich die Wertminderung für die Zeit vor der endgültigen Übernahme. Es wird in diesen Fällen kein neuer Kaufpreis festgesetzt, vielmehr ist der ursprünglich bei Abschluß des Mietvertrages festgesetzte Preis abzüglich der in der Zwischenzeit angesammelten Ankaufreserve zu entrichten. Erwirbt der Mieter das Fahrzeug nicht, so trägt er die Wertminderung dadurch, daß er den Mindererlös zwischen dem festgesetzten Kaufpreis (vermindert um die angesammelte Ankaufreserve) einerseits und dem Verkaufserlös oder dem von der DAT geschätzten Betrag andererseits noch zu entrichten hat. Andererseits werden auch etwaige Mehrerlöse ausgezahlt.

Bei der steuerlichen Behandlung derartiger Mietkaufverträge soll gemäß genannter Rundanweisung wie folgt verfahren werden:

Nach den vertraglichen Vereinbarungen mit der Vermieterfirma trägt der Mieter während der Vertragsdauer die Wertminderung des Kraftfahrzeuges. Darüber hinaus wird dieses auf seinen Namen zugelassen. Er hat weiterhin alle mit dem Betrieb und mit dem nach dem Vertrag möglichen Verkauf des Kraftfahrzeugs verbundenen Kosten zu übernehmen. Auf Grund dieses Sachverhalts ist dem Mieter des Kraftfahrzeugs die Stellung eines wirtschaftlichen Eigentümers beizumessen, so daß der sog. Mietvertrag nach den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als bedingter Kauf behandelt werden muß. Die steuerliche Behandlung des endgültigen Erwerbs oder der Rückgabe des Kraftfahrzeugs nach Ablauf des für das Erstjahr abgeschlossenen Vertrags richtet sich dann nach den allgemeinen Grundsätzen des Steuerrechts. Dr. H.

Fußgänger auf der Kreuzung

Die Verkehrsdisziplin der Fußgänger ist nach übereinstimmender Meinung aller anderen Verkehrsteilnehmer besonders schlecht. Deshalb wird ein Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichtes in Hamburg in Zukunft große Bedeutung gewinnen, das sich mit dem Verhalten von Fußgängern an Kreuzungen befaßt, an denen eine Verkehrsregelung durch Verkehrsampeln oder durch Handzeichen eines Polizisten besteht.

Ein Fußgänger hatte bei rotem Licht zwei Meter außerhalb des bezeichneten Fußgängerüberganges an der Kreuzung die Straße überschritten. Er wurde zu einer erheblichen Geldstrafe verurteilt. Im Revisionsverfahren bestätigte das Oberlandesgericht Hamburg dieses Urteil. Sinn des Haltezeichens an Kreuzungen sei es, den ungehinderten Verkehr in der freigegebenen Richtung zu ermöglichen. Das könne aber nicht erreicht werden, wenn nur der Verkehr „in der Kreuzung selbst" mit den Verkehrszeichen geregelt werde. „Könnten Fußgänger bei rotem Licht unmittelbar vor der Kreuzung ungehindert die Fahrbahn überschreiten, so würde die Verkehrsregelung jeden Sinn verlieren", heißt es wörtlich in den Urteilsgründen (Ss 161/54). Das Haltezeichen gelte daher für alle Verkehrsteilnehmer „im Bereich der Verkehrsregelung", nicht nur für die in der Kreuzung selbst. Nach der Straßenverkehrsordnung müsse der Fußgänger Straßenkreuzungen mit bezeichneten Übergängen auf diesen überschreiten. „Da die Übergänge beiderseits begrenzt sind, bedeutet das: Der Fußgänger darf Straßenkreuzungen weder rechts noch links von den bezeichneten Übergängen überschreiten. Wer die Fahrbahn 2 Meter neben dem Übergang überschreitet, bewegt sich demnach auf der Straßenkreuzung, mindestens aber im Bereich der Verkehrsregelung." Außerdem stellte das Gericht ausdrücklich fest, daß es nicht darauf ankomme, ob die Straße gerade frei gewesen sei, als der Fußgänger sie bei rotem Licht überquerte. „Den Zeichen der Polizeibeamten ist auch dann Folge zu leisten, wenn sie für falsch oder unberechtigt gehalten werden oder wenn kein Verkehr ist." Dr. G.

Mensch ist Mensch

Wenn ein Mensch getötet worden ist, darf die Strafe für die Tat nicht dadurch beeinflußt werden, daß der Getötete entweder besonders jung oder besonders alt gewesen ist. Diese Entscheidung fällte das Oberlandesgericht Celle (Ss 440/53). Ein unteres Gericht hatte nämlich bei der Verurteilung eines Angeklagten wegen fahrlässiger Tötung eines Kindes zur Begründung für die hohe Strafe ausgeführt: „Der Unfall hat in der Person des Jungen ein besonders beklagenswertes Opfer gefunden." Diese Wendung enthalte einen Rechtsfehler, falls damit gesagt werden sollte, daß ein junges, blühendes Menschenleben eines besonderen Strafrechtsschutzes bedürfe, entschied das Oberlandesgericht auf die Revision des Angeklagten hin. „Eine solche unterschiedliche Bewertung von Menschenleben wäre mit dem Gleichheitsgrundsatz des Grundgesetzes nicht vereinbar." Dr. G.

Laternengarage nicht für Lastzüge

Parkplatznot und Garagenmangel zwingen viele Kraftwagenbesitzer dazu, ihr Fahrzeug auch über Nacht auf der Straße abzustellen. Die Polizei hat im allgemeinen nichts dagegen, wenn Personenwagen oder Motorräder nachts am Straßenrand stehen. In Hamburg untersagten jedoch die Behörden einem Fuhrunternehmer, die Straße vor seiner Wohnung als ständigen Abstellplatz für seinen großen Lastzug zu verwenden.

Das Landesverwaltungsgericht in Hamburg hat der Behörde, als der Lastwagenbesitzer die Verbotsverkündigung anfocht, recht gegeben (VI b VG 12/54). Es liege auf keinen Fall im Rahmen des dem Staatsbürger an der Straße zustehenden Gemeingebrauchs, wenn ein großer Lastzug von erheblicher Länge und Breite in einer Straße, selbst wenn sie noch so verkehrsarm sei, aufgestellt werde. „Wenn dagegen eingeschritten wird, so ist der Gleichheitsgrundsatz nicht dadurch verletzt, daß das Aufstellen kleinerer Fahrzeuge geduldet wird." Dr. G.

Radfahrer muß sich umschauen

„Der Kraftfahrer darf darauf vertrauen, daß auch ein Radfahrer sich verkehrsmäßig verhält. Wenn kein Anlaß zu gegenteiliger Annahme besteht, braucht er daher in der Regel nicht damit zu rechnen, daß ein Radfahrer vor ihm abbiegt, ohne die beabsichtigte Änderung rechtzeitig und deutlich angezeigt zu haben." Diese grundsätzliche Entscheidung findet sich in einem Urteil des Bundesgerichtshofs (VI ZR 202/53), das sich mit den Sorgfaltspflichten eines Radfahrers beim Überqueren der Fahrbahn befaßt. Ein Radfahrer war beim Linksabbiegen von einem Auto erfaßt worden, das ihn gerade überholen wollte.

Der Bundesgerichtshof entschied, daß der Kraftfahrer dem Radfahrer zwei Drittel des Schadens zu ersetzen habe, den Rest jedoch müsse der Radfahrer selber tragen, weil er den Unfall schuldhaft mitverursacht habe. Den Radfahrer treffe nämlich beim Linksabbiegen eine gesteigerte Sorgfaltspflicht, weil er durch das Überqueren der Fahrbahn den Verkehr besonders gefährde. Er dürfe sich deshalb nicht darauf verlassen, daß nachfolgende Verkehrsteilnehmer die von ihm gegebenen (kurzen) Richtungszeichen beachten werden. Er habe sich vielmehr vor dem Einbiegen durch einen Blick nach hinten davon zu überzeugen, daß er die Straße ohne Gefährdung überqueren könne. Dazu genüge es nicht, die Fahrbahn nach hinten nur etwa 15 bis 20 Meter zu überblicken, sondern der Radfahrer müsse sich auch vergewissern, ob nicht auch aus weiterer Entfernung ein Verkehrsteilnehmer nahe, den er beim Abbiegen gefährden könne. „War es ihm nicht möglich, sich auf seinem Fahrrad ohne Schaffung einer weiteren Gefahr so weit umzudrehen, daß er sich den erforderlichen Überblick über die Straße verschaffen konnte, so muß er notfalls halten und mit dem Überqueren der Straße warten, bis er die Verkehrslage überschaut." Dr. G.

Beschlagnahme von Kraftwagen durch die Zollbehörde

Kürzlich ist amtlich eine Neuregelung eingeführt worden, die für den Kraftfahrer vor allem dann von praktischer Bedeutung ist, wenn er durch eine Verkettung unglücklicher Umstände in einen Zollstraffall verwickelt wurde.

Bekanntlich ist die Einziehung von Beförderungsmitteln nach § 401 Reichsabgabenordnung (AO) vorgeschrieben, wenn die Fahrzeuge „zur Begehung der Tat" bei der Beförderung von „steuerpflichtigen Erzeugnissen und zollpflichtigen Waren" benutzt wurden.

Eine Benutzung des Kraftfahrzeugs als Beförderungsmittel zur Begehung der Tat liegt nur dann vor, wenn in diesem Kraftfahrzeug Waren mitgeführt werden, die selbst nach § 401 AO der Einziehung unterliegen. Ob diese Waren nur „gelegentlich nebenher" oder als „Beiladung" befördert werden, ist unerheblich. Ebenso kommt es nicht darauf an, ob die Verbringung der Waren von einem Ort zum anderen auch ohne Beförderungsmittel möglich gewesen wäre; denn die Entscheidung darüber, ob ein Fahrzeug zur Beförderung von Waren benutzt wurde, kann „nicht von der Körperkraft oder gar von der Bequemlichkeit des Täters abhängen" (BGHStr. Bd. 3, 1 = NJW 52, 944).

Es muß sich aber grundsätzlich um eine Warenbeförderung handeln. Diese Voraussetzung liegt z. B. dann nicht vor, wenn sich der Täter des Fahrzeugs nur zur Fortbewegung seiner Person bedient hat. Für das Schmuggelgut, das er dabei z. B. in den Taschen seiner Kleidung bei sich trägt, ist das Fahrzeug in diesem Fall eindeutig nicht als Beförderungsmittel benutzt worden. Eine Warenbeförderung wird darüber hinaus auch dann zu verneinen sein, wenn das im Fahrzeug befindliche Schmuggelgut nach Gewicht und Menge nicht über das hinausgeht, was der Durchschnittsmensch im täglichen Leben üblicherweise bei sich trägt, ohne für dessen Beförderung ein Fahrzeug in Anspruch zu nehmen. Das ist der Fall, wenn es sich um Mengen handelt, die in den im Verkehr üblichen kleinen Transportbehältnissen, wie Aktentaschen, Handtaschen, kleineren Einkaufstaschen u. dgl. mitgeführt werden bzw. mitgeführt werden können. Diese Auslegung des Begriffs „Warenbeförderung", welche die Abgrenzung nach objektiven Maßstäben vornimmt, steht mit der o.a. Entscheidung des Bundesgerichtshofs, die auf die Körperkraft des einzelnen Täters abstellt, nicht im Widerspruch. Aber auch, wenn sich das Schmuggelgut in den oben aufgezeichneten Grenzen hält, kommt eine Einziehung des Fahrzeugs dann in Betracht, wenn die Waren im Fahrzeug ausgesprochen versteckt waren, denn in diesem Fall hat der Täter das Fahrzeug aus diesem Grunde „zur Begehung der Tat" benutzt. Z.

Französische Kraftfahrzeug-produktion 1952 bis 1954

Personenwagen	1952	1953	1954
Renault	121.026	120.460	157.701
Citroen	88.626	102.168	102.758
Simca	69.030	50.996	74.213
Peugeot	64.420	67.689	73.598
Ford	14.471	20.337	15.084
Panhard	9.645	5.964	13.585
Salmson	89	61	129
Rovin	422	110	20
Hotchkiss	910	237	5
Delahaye	41	36	5
Rosengart	1.347	230	—
Talbot	34	10	—
	370.061	368.298	437.098
(Zum Vergleich: Westdeutschland	307.987	373.925	538.008)
Liefer- und Lastwagen			
Citroen	28.822	35.244	50.740
Renault	50.431	40.974	42.475
Peugeot	24.851	25.508	31.413
Simca	32	10.577	18.226
Berliet	4.900	4.725	6.326
Ford	5.694	1.700	2.796
Unic	680	868	1.896
Hotchkiss	1.036	1.350	1.323
Delahaye	6.368	2.443	825
Latil	391	441	463
Saurer	640	329	394
Somua	374	374	370
Willème	326	328	316
Panhard	1.649	509	305
Bernard	214	236	291
Rosengart	336	373	—
Floirat	—	67	—
Laffly	51	—	—
	126.795	126.046	158.132
(Zum Vergleich: Westdeutschland	121.610	114.008	139.728)
Omnibusse			
Chausson	890	983	1.206
Berliet	294	505	646
Citroen	226	143	556
Renault	338	207	270
Floirat	221	142	237
Isobloc-Saca	159	106	87
S.C.C.F.	58	74	51
Somua	8	16	50
Saurer	43	48	42
Panhard	27	26	30
Unic	12	9	5
M.G.T.	—	2	—
Delahaye	10	1	—
	2.286	2.262	3.180
(Zum Vergleich: Westdeutschland	4.040	5.644	5.900)

Mopeds, Motorräder, Roller

In Frankreich wurden 1954 insgesamt 975.281 motorisierte Zweiradfahrzeuge gebaut (in Westdeutschland insgesamt 834.988), das bedeutet gegen 1953 (789.221) eine Zunahme von 23,5%. Der Hauptanteil entfiel naturgemäß auf Mopeds bis 50 ccm mit 661.154 Stück, als nächstes folgen Kleinmotorräder von 50 bis 125 ccm mit 171.974 Stück, während nur 4.660 größere Motorräder fertiggestellt wurden. Die Motorroller-Produktion hat sich (1953: 86.890) weiterhin auf 100.366 erhöht, allerdings nicht in so starkem Maße wie in Westdeutschland. 82% aller französischen Roller sind in Lizenz gebaute Lambrettas und Vespas.

Winterreisen mit Überraschungen

Aus der Sammelmappe eines Weltreisenden

In den italienischen Alpen erwartet den Besucher in Sestrières ein als Turmbau errichtetes Hotel, das vorzugsweise Wintersportgästen als Heim dient. Im „Hotel Duomo" am Domplatz von Mailand stellt man den verehrlichen Gästen „Schwebezimmer" zur Verfügung, d. h. ein Teil des weitläufigen Wohnzimmers hat eine Schwebedecke, zu der eine Leiter zu den dort aufgestellten Betten hinaufführt. Das modernste Großhotel Europas ist „du Rhone" in Genf, mit eigener Autoparkstraße für mehr als 100 Wagen, letztem Komfort, z. B. Telefon nicht nur am Bett, sondern auch an der Badewanne, unauffällig eingebautes Radio, automatischen Schuhputzschrank u. ä. Neuerungen.

*

Im Jahre 1953 hat die deutsche Verkehrswerbung eine ganze Anzahl Straßen „wiederentdeckt" und benutzt sie als Gebietswerbung. In Norddeutschland sind dies die „Harzer Hochstraße" hinauf nach Braunlage, dem großen Wintersportplatz und Heilklimakurort, die „Salzstraße", die von Lüneburg kommt und über den Harz, Bad Harzburg, Braunlage, nach Göttingen strebt, und die am Harz entlangführende „Thüringer Straße". — Im Schwarzwald wurde zur hochberühmt gewordenen, weiter tatkräftig ausgebauten „Schwarzwald-Hochstraße" Baden-Baden—Freudenstadt die „Schwarzwaldtälerstraße" geschaffen, die Herrenalb im Albtal mit Freudenstadt auf sonniger Höhe und Triberg im Herzstück des Gebirges verbindet. Wie die „Deutche Weinstraße" in der Pfalz u. a. Straßen, so verdanken auch sie allein dem Auto die Wiedererweckung.

*

Ein Budapester Großhotel hat vor dem Hotelportal Autodrehscheiben, damit den anfahrenden Autos das Wenden erspart bleibt.

*

Als „Wunderstadt im Schwarzwald", einzigartig wohl in ganz Europa, gilt die württembergische Kreisstadt Freudenstadt. Sie war zum überwiegenden Teil kriegszerstört und entstand aus Trümmern vollkommen neu im altertümlichen ehemaligen Stil ihrer Häuser und ihres „größten deutschen Marktplatzes", binnen weniger Jahre. Wer aus der Pracht der Wälder des Schwarzwaldes hinauf in die mit der größten Zahl Sonnenscheinstunden begnadete neue, fast vollkommen fertige Stadt kommt, glaubt tatsächlich ein Märchenwunder zu sehen. In einem ihrer Großhotels zählte die wieder stark in Aufnahme gekommene Kurstadt zeitweilig bis zu 95 Prozent Auslandsgäste.

*

Die Heimwehfluh in unmittelbarer Nähe von Interlaken, dem „Mekka und Medina der Alpen", hat Sven Hedin als den umfassendsten Aussichtspunkt der Erde bezeichnet. Der Hügel gestattet einen Rundblick, reichend vom schönsten Berg Europas, der Jungfrau, zu zwei Seen, Hochgebirge und Mittelgebirge und auf den Kurort Interlaken, der sich neuerlich durch das Auto wieder groß zur Geltung zu bringen



„Also das war Roulette!!" Zeichnung Amigo

weiß. Nahebei münden drei bekannte Paßstraßen ein, und die Bundeshauptstadt Bern ist nur eine Fahrstunde entfernt, vor allem aber hat Interlaken mehr Parkgelegenheit für Autos als andere große Kurorte.

*

Die Wintersonne bräunt rascher und haltbarer als sonst die Sonnenstrahlung, und zwar durch die Wiederstrahlung im Schnee. Mahlzeiten im Freien, z. B. auf dem Eis der großen Eisplätze der Winterkur- und Sportplätze, wie auch der „Tee im Schnee", sind in Bad Gastein in den Hohen Tauern in St. Moritz, Davos, in Zermatt und Arosa, aber auch in Triberg oder Freudenstadt einzunehmen. Die Temperatur zeigt bisweilen Wärmegrade hochsommerlicher Werte, bis zu 35 Grad. *Karl Lütge*

Lebhafter Grenzverkehr

Von Jahr zu Jahr ist ein geradezu sprunghaftes Anwachsen des Grenzverkehrs festzustellen. Die allgemein fortschreitende Motorisierung wirkt sich hier ebenso aus wie die zunehmende Aufhebung des Visumzwanges und die Lockerung der Devisenvorschriften. Das Kraftfahrt-Bundesamt veröffentlichte soeben einen ausführlichen Bericht über den westdeutschen Grenzverkehr im Jahre 1954. Wir entnehmen daraus folgendes:

Insgesamt 8,8 Millionen Kraftfahrzeuge fuhren 1954 in die Bundesrepublik ein, davon waren 6,8 Millionen Personenwagen, 1,6 Millionen Motorräder, über 300 000 Lastwagen und über 100 000 Omnibusse. Die letzteren brachten 2,8 Millionen Fahrgäste und rund 2 Millionen Tonnen Güter in unser Land, während in entgegengesetzter Richtung mit etwa der gleichen Zahl von Omnibussen und Lastwagen rund 3 Millionen Fahrgäste und 1,3 Millionen Tonnen Güter befördert worden sind. Nicht enthalten in allen diesen Zahlen ist der kleine Grenzverkehr und ferner nicht der reine Transitverkehr, in dem fast 400 000 Kraftfahrzeuge (davon 80% Personenwagen) und über 200 000 Omnibus-Fahrgäste gemeldet werden.

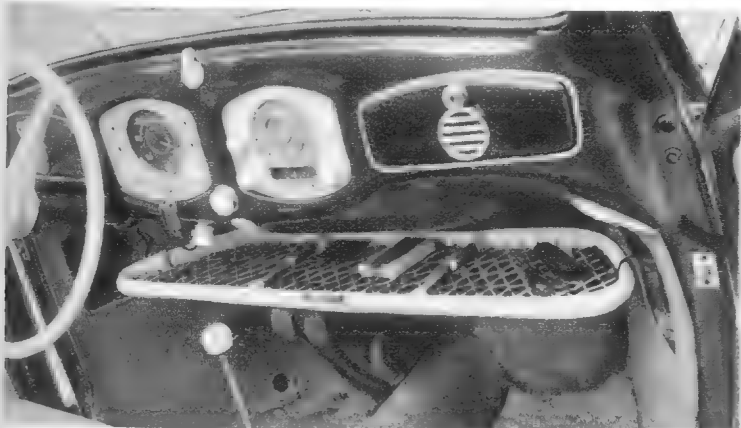
Keineswegs bei allen Kraftfahrzeugen, die in die Bundesrepublik einfuhren, handelt es sich um solche ausländischer Herkunft. Es war dies vielmehr bei allen aufgeführten Fahrzeuggattungen jeweils ziemlich genau die Hälfte, die andere Hälfte entfiel auf deutsche Fahrzeuge, die von einer Auslandsreise zurückkehrten. Die Lust der Deutschen ins Ausland zu reisen, dokumentiert sich in interessanten Vergleichen: Seit 1953 ist die Zahl der Einfahrten deutscher Fahrzeuge um 91% gestiegen, die von außerdeutschen dagegen nur um 48%. Der Anteil der deutschen Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr stieg von 24% im Jahre 1951, 35% im Jahre 1952, 44% im Jahre 1953 auf über 50% im Jahre 1954.

In welcher Zunahme der Grenzverkehr begriffen ist, geht aus einem Vergleich mit den Zahlen für 1953 hervor. Damals kamen insgesamt 5,3 Millionen Kraftfahrzeuge ins Land, es waren 4 Millionen Personenwagen, über 900 000 Motorräder, über 240 000 Lastwagen und über 90 000 Omnibusse. Die Zahlen im Transitverkehr haben sich dagegen nur wenig geändert. In den letzten drei Jahren hat sich der Grenzverkehr verdreifacht. 1952 haben 1,6 Millionen ausländische Kraftfahrzeuge die Bundesrepublik besucht, 1953 waren es 3 und 1954 sogar 4,4 Millionen. Im Jahre 1938 war man sehr stolz darauf, daß ungefähr 700 000 ausländische Kraftfahrzeuge in das damalige Deutsche Reich einfuhren!

Übrigens macht sich auch im Verkehr mit der Sowjetzone und mit Berlin die freizügigere Gestaltung der Bestimmungen über den Reiseverkehr deutlich bemerkbar. 1953 waren rund 250 000 Fahrzeuge nach West-Berlin abgefertigt worden, 1954 waren es 340 000. Die Menge der mit Lastwagen beförderten Güter wuchs von 2,3 auf 2,6 Millionen Tonnen, die nach West-Berlin gingen, während von dort in die Bundesrepublik 1953 knapp 0,4 und 1954 über 0,5 Millionen Tonnen Güter verbracht wurden. Der Kraftfahrzeugverkehr in Richtung Sowjetzone und Ost-Berlin stieg von 43 600 im Jahre 1953 auf 137 600 im Jahre 1954, der Güterverkehr dagegen blieb nach wie vor relativ gering. Noch 1952 verkehrten nur 7% aller an den dortigen Übergangsstellen gezählten Kraftfahrzeuge von oder nach der Sowjetzone bzw. Ost-Berlin, im Jahre 1954 dagegen betrug dieser Anteil 29%. Auch dies ist zweifellos eine höchst begrüßenswerte Entwicklung.

Überhaupt ist es herrlich, daß heute wieder so viele Menschen die Möglichkeit haben, hinauszufahren und sich die weite Welt anzusehen. Viele allerdings scheinen dabei zu vergessen, daß unser eigenes Land eins der schönsten Reiseländer ist und daß es sich durchaus verlohnt, einen Urlaub auch einmal innerhalb der eigenen Grenzen zu verbringen.

Heinrich Augsburger



Die Firma G. Raab, München 23, Leopoldstraße 16, stellt für den Volkswagen einen Gepäckträger her, der aus einem Peddigrohr-Rahmen sowie aus Geflecht besteht und ohne besondere Umstände minutenschnell ein- und ausgebaut werden kann. „Bambus" heißt die Neuheit, sie kostet 27 DM.

Überwundener Todessitz?

Bekanntlich sind bei Verkehrsunfällen jene Insassen beteiligter Automobile am meisten gefährdet, die neben dem Fahrer sitzen. Von allen verunglückten Autoinsassen stellen die Beifahrer den höchsten Prozentsatz an Toten und Verletzten. Man hat sich allgemein daran gewöhnt, den Beifahrersitz als „Todessitz" zu bezeichnen, deshalb ist er aber doch für die allermeisten Mitfahrer der beliebteste Platz geblieben, und andererseits sind dessenungeachtet bisher noch kaum ernsthafte Maßnahmen eingeführt worden, um die Gefahren des Todessitzes zu verringern.

Ein Marburger Ingenieur, Gerhard Kolbe, hat sich über dieses Problem seine eigenen Gedanken gemacht, und er glaubt es mit seinem sog. Sicherheitssitz einer Lösung nähergebracht zu haben. Wir hatten zwar bisher keine Gelegenheit, uns von der Wirksamkeit dieser Vorrichtung praktisch zu überzeugen, doch scheint uns die Idee allein schon interessant genug, um sie hier zu publizieren.

Kolbe ging von der an sich ganz banalen Überlegung aus, daß die besondere Gefährdung des Beifahrers bei Unfällen oder jeder Art unnatürlicher Geschwindigkeits-Verminderung auf das Naturgesetz der Massenträgheit zurückzuführen ist. Der Körper wird in solchen Fällen mit aller Wucht nach vorn geschleudert. Der Fahrer selbst ist dabei deshalb weniger gefährdet, da er meist die Katastrophe, wenn auch vielleicht erst im letzten Moment, kommen sieht und meist auch instinktiv einigermaßen zweckmäßig darauf reagiert. Der Mitfahrer aber kommt fast immer zu spät und ist dann den freiwerdenden Naturkräften ziemlich hilf- und schutzlos ausgesetzt.

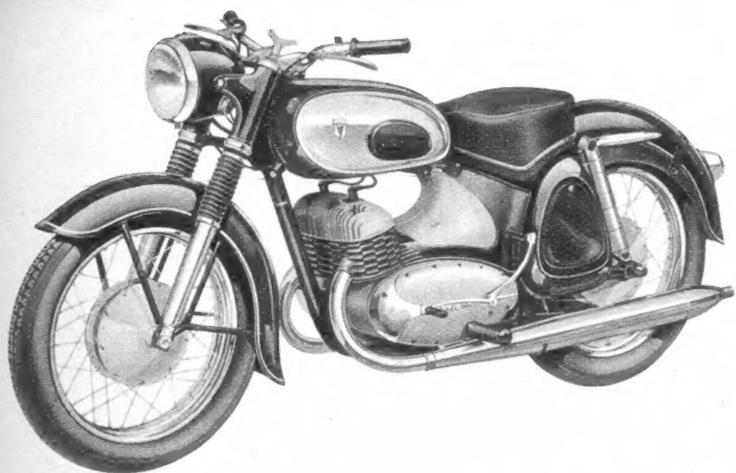
Diese Kräfte aufzufangen und abzuschwächen bezweckt Kolbes Sicherheitssitz. Durch ein Roll-Kipp-System wird dieser im Moment der Gefahr, einfach dem Gesetz der Trägheit folgend, nach vorn geschoben, wodurch der erste Stoß abgefangen wird. Der zweite Stoß — es sind meist zwei Stöße bei einem Zusammenprall — wird abgeschwächt und ausgeglichen, indem der Sitz jetzt zurückkippt und so den Kopf des Mitfahrers aus dem schlimmsten Gefahrenbereich bringt, das ist die Nähe von Windschutzscheibe und Armaturenbrett. Je größer die Geschwindigkeit, je stärker die Bremswirkung ist, um so sicherer funktioniert die Konstruktion. Wenn die Gefahr vorüber ist, wird der aus der Normallage gebrachte Sitz ohne Umstände wieder aufgerichtet, indem man sich mit den Füßen gegen den Boden stemmt. Eine Federung hält den Sitz in seiner Normallage, sie wird erst durch die freiwerdenden Kräfte überwunden.

Die Vorrichtung ist vorerst nur für den nachträglichen Einbau in Volkswagen lieferbar, sie kostet rund 100 DM. *H. A.*





Noch einer, ein Bielefelder Erfinder, hat sich über den Todessitz Gedanken gemacht. Er glaubt, den Beifahrer dadurch schützen zu können, daß er vor dessen Platz ein zweites Lenkrad befestigt. Erfinder Kamp aber hat da gründlich danebengedacht: die Gefahr auf dem Todessitz hat er solcherart nicht etwa verringert, sondern gewaltig erhöht. Das zweite Lenkrad ist, auch als private Spielerei, ein gefährlicher Unfug. nld-Foto



Wieder Zweizylinder-DKW-Motorräder

Schon 1953 zeigte die Auto Union auf der IFMA in Frankfurt eine neue Maschine mit Zweizylinder-Zweitaktmotor. Diese RT 350 ist damals aber noch nicht gebaut worden. Erst jetzt, seit neue Motorradfahrer auch für leichte Maschinen schon einen Führerschein der Klasse 1 brauchen, hält es das Werk für richtig, diesen Typ zu liefern. Mit 18 PS Motorleistung ist es ein starkes Motorrad, wenn auch kein überzüchteter Sporttyp. Einen so kräftigen Motor kann selbst ein geübter Fahrer nur noch ausfahren, wenn genügend weiche, langhubige Federungen optimale Fahreigenschaften geben. Eine Schwinggabel hinten, von ölgedämpften Federbeinen abgestützt, die auf die Belastung eingestellt werden können, unterscheidet die neue RT 350 schon auf den ersten Blick von dem vor zwei Jahren gezeigten Prototyp. Auch der Zylinder bekam zur besseren Kühlung Stachelrippen. Sicher wird diese Maschine oft mit Seitenwagen benutzt werden, deshalb hat sie gleich eine hydraulische Fußbremse mit Anschluß für die Seitenwagenbremse erhalten.

Ha.



Auch Adler baut Roller

Als letzte der großen Motorradfabriken haben sich jetzt auch die Adlerwerke entschlossen, einen Roller zu bauen. Sie folgen damit der Entwicklung im Zweiradbau, die sich unaufhaltsam durchsetzt: Niemand verzichtet gern auf den Schmutzschutz und Fahrkomfort, die nur ein Roller bietet.

Der neue Adler-Junior-Roller hat auffallend große Räder. Mit ihren 14"-Felgen sind sie nur wenig kleiner als die Räder der Adler-Motorräder. Vorn und hinten sind sie in Schwingen aufgehängt. Auch mit dem Roller will Adler seinen Freunden ja Fahreigenschaften bieten, die auch verwöhnten Ansprüchen genügen. Beachtlich ist, daß beim Adler-Roller auch der kleine 100 ccm-Motor, der mit dem Dreigang-getriebe vom Motorrad übernommen wurde und zusätzlich ein Kühlluftgebläse bekam, einen elektrischen Anlasser besitzt.

Ha.

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

AUSTIN-HEALEY

Austin-Healey-Teile, Baujahr 1954, 4000 Meilen gelaufen, in bestem Zustand: 1 Motor kompl., 1 Getriebe mit Schnellgang, 1 Hinterachse mit Gelenkwelle, Speichenräder und Federn, sowie verschiedene Zubehör-Teile zu verkaufen. L. Krehle, Augsburg 8, Hessenbacher Straße 27a. 1679/1243

BMW

BMW-Sport-Coupé 327, zweifarbig, neu bereift, mit Radio, Nebellampen, Schlafsitzen und vielen Extras, maschinell und karosseriemäßig in erstklass. Zustand, gegen bar für DM 3150.— abzugeben. Dietrich, Wilhelmsdorf, Tel. 232. 1680/1243

BMW-Limousine
Typ 501 B, mit Schiebedach, Radio und vielen Details, in neuwertigem Zustand, erst 4000 km gefahren, besonderer Umstände halber abzugeben.
Angebote unter 4819 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1281/1243

FIAT

Fiat 565 ccm Sport-Zweisitzer, in bestem Zustand, zu verkaufen. Müller, Stuttgart S, Liststr. 70. 1693/1244

GUTBROD

Gutbrod Sport-Roadster mit Wendler 2-Sitz-Karosserie, gebraucht, zu kaufen gesucht. Josef Pawlita, Marktredwitz, Gartenstr. 49. 1671/1242

LANCIA

Lancia Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzt. 1692/1244

Die Meisterlehrwerkstatt für das KfZ.-Handwerk in H.

schreibt uns heute wie folgt:

Nehmen Sie bitte zur Kenntnis, daß Werbeinserate in Ihrer Zeitschrift stets Erfolg hatten. Ich denke da besonders in diesem Zusammenhang an die schweren Entwicklungsjahre des Institutes, in denen diese Anzeigen immer erfolgreich waren. Ich freue mich, Ihnen das mitteilen zu können mit der gleichzeitigen Versicherung, daß ich die Anzeigenwerbung wieder aufnehmen werde.

Nutzen auch Sie diesen stets erfolgsbewährten Werbeträger!

Freiw. Auto-Versteigerung
(gebrauchte Kfz. aller Marken und Preise)
nächsten Dienstag, 11 und 16 Uhr
Besichtigung und Nachverkauf täglich
(4) H. Bauer, Kfz.-Versteigerer, Frankfurt/M.-Süd,
Ziegelhüttenweg 37 - Ruf 6 54 14

MERCEDES

Zu verkaufen:
Mercedes 300 S, Coupé
sandfarbe, unfallfrei, 58 000 km, überdurchschnittlich gepflegt mit Schlafsitzen und Kopfstützen und vier bereiften Reserverädern sowie 5fach neu bereift und vielen Extras. Anschaffungspreis DM 36 000.—.
Angebote unter 4825 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1694/1244

Mercedes Diesel 170 DA, gut erhalten, preiswert zu verkaufen: H. Göbel, Nd.-Ramstadt bei Darmstadt Stiftstraße 11. 1683/1243

MB.-Cabriolet 220, nur in bestem Zustand (unfallfrei) zu kaufen gesucht. Angeb. unter 4822 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 1685/1243

Generalüberholter 170 V-Motor zu verkauf. Mercedes-Benz-Vertretung J. Wilberz, M.-Gladbach, Krefelder Straße 180. 1675/1242

MESSERSCHMITT

Messerschmitt-Kabinenroller in erstklassigem Zustand, 6300 km gelaufen, mit Zubehör, Umstände halb. abzugeben. Festpreis DM 1700.— Finanzierung möglich. Hellmuth Escher, Meinerzhagen (Westf.), Im Eichholz 12, Tel. 102.

OMNIBUSSE UND LKW

Omnibus Mercedes OM 65/3, Baujahr 1941, Motor seit Überholung 20 000 km gelaufen, Different. neuw., 31 Sitzplätze, Bestuhlung neu bezogen, zum Ausschlachten abzugeben. Otto Herz, (22b) Sien a. d. Nahe.

OPEL

Kapitän - Diesel - Motor, kompl. Bosch-Pumpe, nachw. Überholung 25 000 km, 49 PS bei max. 3000 U mit ZF-Getriebe AK 4 S 20 Schnellgang zu verkaufen. DM 1000.— Festpr. Schließf. 1 04 39, Düsseldorf. 1603/1237

PEUGEOT

PEUGEOT
Gen.-Vertr. W. Hagen Automobile Krefeld, Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile. 1690/1243

Sie werden erwartet! - Es empfehlen sich unseren Lesern:

Lüneburger Heide

Schierhorn / Nordheide
„Zum Naturschutzpark", Bes. R. Henk, Ruf: Holm-Seppensen 134 - 40 km v. Hamburg über Hittfeld - Jesteburg - Lüllau. Die preiswerte gute Küche, Veranda, gr. schattiger Garten.

Oberbayern

Mittenwald
Alpenhotel Erdt. Modernes Haus, Südlage, Zimmer mit Balkon, neue Garagen, Parkplatz. **A.D.A.C.-Vertragshotel**

Sporthotel Lautersee bei Mittenwald, 1060 m, 50 B., Tel. 209, Skigelände. J. Kemser.

München
Weinstube Gottschalk n. d. Hofbräuhaus. Nachtlokal, warme Küche bis 4 Uhr früh, eig. Konditorei, Spez. v. Grill, Stimmungsmusik, gepfl. Fl.- u. Schoppenweine. Bew. Parkplatz.
Josepha Warzlberger

Schwarzwald

Schluchsee
Hotel Schiff. Sommer- und Wintersaison. Erstklassige Küche. Großer Parkplatz. Tel.: 52

Wildbad
Hotel Post gegenüber den Bädern und der Bergbahnstation. Ganzjährig. Garagen.

Italien

Fasano/Gardasee
Hotel Centrale Fasano - ein sehr gepfl. Haus, in dem sich der deutsche Gast wohlfühlt.

Lido Venedig
Hotel Villa Nora - von deutschen Gästen bevorzugt - ADAC- und AvD-Mitglied - Strandnähe - Garten - Garage.

Rom
Victoria-Hotel. I. Kat., ruh., gepfl., deutschspr. Personal, Parkpl. - Bes. u. Leiter: H. A. Wirth.

Torbole, Gardasee
Kaldor's Hotel „Casa Beust", altbek. Patriziervilla, umgebaut, herrliche Lage, Bad, Garten, Parkplatz, Garage. Telefon Riva 51 - 11

Südtirol

Bozen, 265 mtr.
Hotel Post-Europa. Gut bürg. Häuser m. 75 resp. 65 B. mod. Garage. Parkpl. Innerebner.

Brunico - Bruneck
Hotel Post, Tel. Nr. 7. 80 Betten. Modernst eingerichtet. Direkt an der Reichsstr. Gr. Parkpl. Restaurant. Garage f. 40 Wagen. Bes. v. Grebmer

Corvara-Badia, Provinz Bozen
Hotel Posta-Zirm, 1558 Mtr., Treffpunkt der Herrenfahrer im Gadertal. Ausgangspunkt für Autotouren in die Dolomiten. Tel. 8. Kostner Franzl

Karersee, 1609 mtr., Dolomiten
Hotel Latemar. 150 B., mod. einger. Restaurt. Gar., Parkpl. Tel. 5-92. Fam. Überbacher.

La Villa, Val Badia
Hotel Dolomiti. Sommer- und Wintersaison. Gutbürgerlich. Alle Bequemlichkeiten. Gemütliche Abende bei Südtiroler Wein.

Mauls-Mules
Gasth. Stafler, Mauls a. d. Brennerstr., 25 km v. d. Grenze entf., Hist. Gebd., modernis., Garage.

Meran
Hotel Continental, II. Rang. Zentrale Lage. Modern. Ganzjährig. Parkplatz. Garage.

San Martino di Castrozza (Dolomiten) 1500 m
Hotel Colbricon. Aller Comfort, 34 Betten, sonnige Terrasse, eig. Gar., Tel. 16. Bes.: Visona

Sterzing, Vipiteno
Parkhotel Stötter. Gutes Haus m. 70 B., mod., eig. Freiluftschwimmbad, Garage. Gleiche Leitung: Jaufenhaus a. d. Jaufenpaß (2000 m.)

Waidbruck, Ponte Gardena
Einkehr „Kalter Keller", das vielbesungene Gasth. a. d. Brennerstr., 20 km b. Bozen. Kalte u. warme Küche z. jed. Tagesz. Die Weintankstelle zw. Bozen u. Brenner. Tel. 93-34. Jos. v. Lutz

Schwarzes Porsche-Cabriolet neuester Bauart, in erstklassigem Zustand, mit vielen Extras und 1,5 l Motor, Typ Dame, zu verkaufen. Auf Wunsch auch mit 1,3 l Normal- oder Supermotor lieferbar. Angebote unter 4816 an "das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042.

PORSCHE

Porsche-Cabriolet 1500 Limousine, unfallfrei, Bestzustand, gegen bar zu kaufen gesucht. Angebote unter 4823 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1686/1243

Gebe ab Vertrag f. 1500 ccm Porsche-Coupé, Abnahme Mitte März 1955. Angeb. unter 4821 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1684/1243

Verkaufe mein 1,3 Ltr. Porsche-Cabriolet, Mod. 51, grün-metallic, generalüberholt, nicht mehr gefahren, in sehr gutem gepflegtem Zustand, DM 6500. Da Verwendungsmöglichkeit im eigenen Betrieb, wird VW-Limousine oder Cabriolet in Zahlung genommen. Pötschke-Samenzucht und -handlung, Holzbüttgen bei Neuß a. Rh. 1669/1242

Porsche 1,3 Ltr. Coupé, silbergrau mit roter Lederpolsterung, wie neu, Motor 11 000 km, Besitzerfahrzeug, schnellstens gegen Barzahlung zu verkaufen. Simson, Heidelberg, Landfriedstr. 14. 1656/1241

RENAULT

Renault-Frégate 55, fabrikneu, noch nicht zugel., mit erh. Nachlaß zu verkaufen. FANAL-Tankst. Hartlieb, Schwetzingen. 1657/1241

TATRAPLAN

Tatraplan, 44 000 km gelauf., Nebell., Radio, günstig zu verk. Angebote unter 4820 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1682/1243

STUDEBAKER

STUDEBAKER
Gen.-Vertr. W. Hagen Automobile Krefeld, Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile. 1691/1243

VERSCHIEDENE

VW-Synchron od. Opel Olympia, Bauj. 52, aus Privathand geg. bar gesucht. Angeb. u. 750 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1423/1240

WOHNANHÄNGER

Wohnanhänger „Meise R 54" zu Winterpreisen, sehr preiswert, **Garantie**, Gratisprospekt, Anfrage lohnt! **F. Raubenheimer**, Wohnwagenbau, (22b) **Meisenheim/Glan 4.**

Mittelgr. Wohnanhänger für 5 Pers. (2 Erw. u. 3 Kinder) für 170 S für Aug. 55 gegen pfleglichste Behandlung zu mieten gesucht. Zuschriften unter 4801 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1629/1239

* STELLENANGEBOTE *

Tüchtiger Opel-Verkäufer kann sofort eintreten. Gehalt und Provision geboten. Bewerbungen mit Zeugnisabschriften erbeten an Autohaus A. u. J. Rudhart, Wertingen, Telefon 38. 1673/1242

Jüngerer Auto - Elektriker mit perfekten Kenntnissen für VW-Betrieb gesucht. Angebote an: Autohaus Liedtke KG., Neuß a. Rh., Sternstr. 24—38, VW- und Porsche-Händler. 1670/1242

* STELLENGESUCHE *

Suche Stelle als Autoverkäufer bei Gebrauchtwagenhändler. Angebote unter 1169 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6626/1071

Junger Kfz.-Handwerker sucht sich zu verändern. Nach Möglichkeit Süddeutschland. Angebote unter 4815 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1672/1242

Suche Lehrstelle als Autoschlosser oder Tankwart für 16½jähr. Jungen. Mögl. in der Nähe einer Großstadt. Angebote unter 4817 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1677/1242

Guter Kraftrad- u. Rollerfachmann, Auto Union, DKW-Fahrzeug-Spezialist, 36 J., wünscht sich ins Württembergische zu verändern. E. Gulich, Burgberg (Allgäu), Häuserstraße 15.

Automobil-Verkäufer, 24 Jahre, Junggeselle, bisher 5 Jahre erfolgreich tätig, sucht neuen Wirkungskreis, Süddeutschland bevorzugt. Angebote unter 4764 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1525/1231

Junger gelernter Kfz.-Elektriker sucht sich zu verändern. Geschätzte Zuschriften erbeten an: Reiner Rätzel, Dresden N 23, Leipziger Str. 38. 1559/1233

* VERSCHIEDENES *

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Telefon 25 22. 1689/1243

Plastik-Hülle für VW, gebraucht, sucht Dr. Baumbusch, Gladbeck/W., Humboldtstraße 19. 1687/1243

Gut erhaltener Pkw-Anhänger mit 15"-Felgen gesucht. Angebote unter 4824 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1688/1243

Interessenten gesucht für 600 ccm-Wagen 2-Sitzer Sport od. 4-Sitzer Lim. 35 bzw. 28 PS, Geschw. 135—160 km/st, 5,5 Ltr. Normverbr., Preis DM 5500.—. Anfragen unter 4818 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1678/1242

Autoprospekte aller Jahre sowie Hefte: Motor und Sport, Motor, AAZ usw., Ausst.-Kataloge, illustrierte Typenbücher vor 1926 gesucht. R. Jaeger, Baden-Baden, Werderstr. 13. 1676/1242

Von der Zeitschrift „das AUTO" sind sämtliche Jahrgänge, einschl. 1952, der Nachkriegszeit abzugeben. Angebote unter 4826 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1695/1244

Achenbach-Garagen
Schuppen · Hallen
Fahrradständer
feuersicher und zerlegbar, aus verz. Stahlblech
Gebr. Achenbach, G. m. b. H.
(21b) Weidenau (Sieg) · Postfach 188

Sport-Cabriolet versenkb., 2sitz. Gläser-Karosserie, Ford 1,2 Ltr. Orig. Ford-Taunus-Austausch-Motor, 10 000 km gelaufen, in tadellosem Zustand, aus erster Hand, zugelassen, Umstände halber zu verkaufen. Zuschriften unter 4806 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1649/1240

Wer überläßt drei optimistischen Studenten ausrangierten, noch fahrbaren kleineren PKW? Zuschriften unter 4810 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1658/1241

Uraltes, fahrbereites Kleinauto gegen Kasse gesucht. Angeb. an G. Arzberger, (21a) Marl (Westf.), Schillerstraße 61. 1655/1249

10 Schlüssel
Chrom-Vanadium-Stahl. 6-32 mm 11⁷⁵
Werkzeugkatalog gratis. Nachnahmevers.
Westfalia Werkzeugco, Hagen 379 i.Westf.

Pionier Dingi, Mod. 350 D, sowie Evinrude-Außenbordmotor 7,5 PS mit separatem Tank, beides neuwertig, preisgünstig abzugeben, evtl. auch einzeln. Anfragen erbeten an Firma August Läpple GmbH., Werkzeugbau, Preß- und Stanzwerk, Heilbronn am Neckar, Austraße 88. 1650/1240

Hydromatic-Getriebe (800 km gelaufen), passend für 1948—50 Oldsmobile oder Pontiac, auch zum Basteln geeignet, abzugeben. Preis nach Vereinbarung. Zu erfragen bei Jerry Rzeznik, (16) Heuchelheim/Gießen, Wilhelmstraße 56. 1593/1236

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **Fahrlehrerausbildung**
Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT," Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Autofachgeschäft mit großer Rep.-Werkstätte, Tankstelle, Fabrikvertretung in bekannter oberschw. Stadt sofort zu verkaufen. Immob. **Wagner**, Ravensburg (Württbg.), Eisenbahnstr. 18/I. F. 23 43. 1605/1237

Finnland. Welches Werk hat Interesse, Klein-Autos (PKW) nach Finnland zu exportieren? Angebote gibt nach Helsinki an Agenten weiter Merikiito, Seetransporte KG., Lübeck, Adolfstr. 25. 1630/1239

Kleinwagen-Konstruktion 200—600 ccm mit umwälzenden Neuheiten zu vergeben. Angebote unter 4783 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1571/1234

RHEINLAND-STAHLGARAGEN
ab DM 30,- monatl.
Abzhlg. keine Wechsel
FRIEDRICH HUBERT GAERNER K.G. · DUISBURG 6

Billiger und schneller

verkaufen oder finden Sie durch

eine kleine Anzeige

in das AUTO MOTOR UND SPORT

Unsere günstigen Spezialrubriken für alle Fabrikate und Zwecke helfen Ihnen hierbei, besonders unser beliebter „AUTOMARKT"

Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt, Text fortlaufend hintereinander.

Einschaltung erfolgt stets sofort!

Textangabe genügt. Vorauszahlung nicht erforderlich. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage. Daher die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum nur DM 1,50; bei Stellengesuchen nur DM 1,—; falls Chiffre erwünscht, Chiffregebühr einschl. Porto DM 1,50.

Rabatte: 2 Anzeigen 10%, 3x15%, 6x20% Preisnachlaß.

Schreiben Sie uns noch heute!

.... Bestellzettel! Hier ausschneiden ....

An
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text gemäß obenstehendem Angebot auf:

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse — unter Chiffre — erscheinen. Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name: ____

Ort: ____ Datum: ____

Straße: ____ Nr. ____

Die letzte Seite

Fußnoten zum „Interesse des Vaters"

(AUTO, MOTOR und SPORT 4/55)

Kinder, Kinder, wenn das so weitergeht mit den Kindern! Bei unsern Gerichten scheint sich neuerdings immer mehr die nette Praxis einzubürgern, daß Eltern ihrer Aufsichtspflicht nur noch im eigenen Zimmer — und auch dann nur, wenn sich die Sprößlinge gerade in Blickrichtung befinden — nachzukommen haben. Als ich einmal als Junge beim Nachbarn mit einem Ball eine Scheibe einwarf, mußte mein Vater sie bezahlen. Viele Väter haben schon eingeworfene Scheiben bezahlen müssen. Wenn Kinder aber auf Autodächern herumhopsen, so kann man die Eltern mitnichten für den Schaden verantwortlich machen, denn solche Schäden sind teurer als eine Fensterscheibe. Liegt da vielleicht der Hund begraben?

Die ominöse „Aufsichtspflichtverletzung" sollte bei den Gerichten besser durch „Erziehungspflichtversäumnis" ersetzt werden. Solange Kinder noch so klein sind, daß sie diese Dinge nicht begreifen, sind sie ohnehin nicht in der Lage, auf Autos zu klettern oder etwa mit harten Schneebällen auf vorbeifahrende Motorradfahrer zu werfen, wie das jetzt in Hamburg der Fall war. Die Brille des Fahrers wurde zertrümmert, er stürzte und erlitt schwere Kopfverletzungen.

Noch schlimmer trieben es zwei Fünfzehnjährige, die durch Steine und Eisenstücke eine Straßenbahn zum Entgleisen brachten. „Eine spannende Reportage" wollten die beiden Früchtchen machen. Endeffekt: entgleiste Straßenbahn mit Anhänger, draufgefahrenes Auto, Verletzte, hoher Sachschaden. „Ob die Eltern für den angerichteten Schaden aufkommen müssen, wird ein für später angesetzter Zivilprozeß ergeben", heißt es zum Schluß des Berichtes über den Unfall.

Wetten, daß die Kraftfahrer wieder mal die Dummen sind? *Hanno Florschütz*

Wer die Wahl hat . . .

Viele Jahre habe ich redlich dazu beigetragen, die Räder der Reichsbahn bis zum Sieg rollen zu lassen und der Bundesbahn später von ihrem Defizit herunterzuhelfen. Jetzt aber wollte ich mir endlich mal ein Auto kaufen.

Ich holte mir also dreiundzwanzig Zeitungen und Illustrierte, nicht auf allen Titelbildern war die Lollobrigida drauf, was auch meine liebe Frau nur sehr ungern gesehen hätte, und dann begannen wir im Familienrat, das für uns passende Modell auszusuchen.

„Sprich zuerst mit Ford!", sagte meine Frau, „es hat gar keinen Zweck, daß wir uns ein anderes Auto kaufen, denn hier steht es doch drin!" Sie müssen wissen, meine Frau nimmt alles sehr wörtlich, besonders bei mir und der Presse.

Nur schwer ließ sie sich dazu bewegen, noch andere Angebote zu prüfen. „Einmal Taunus — immer Ford, steht hier noch weiter, und außerdem erwartet dich der Fordhändler, er hat es extra in die Zeitung gesetzt!"

„Ich will aber nicht immerfort Ford", versuchte ich in die Debatte zu werfen.

„Dann nimm doch Opel, Papa: In jedem Fall ein Opel, steht hier", mischte sich mein Jüngster in unsere Überlegungen. Er geht in die Quarta, und da versteht man ja schon was vom Lesen und von den Autos. „Du mußt einen Opel nehmen, die sagen ganz richtig: Im Autobau das letzte Wort: Opel-Olympia-Rekord!"

„Kinder", wagte ich einzuwerfen, „ich meine doch, wir kaufen einen Mercedes. Schließlich ist das die älteste Automobilfirma, außerdem siegt sie dauernd in Rennen, und zum letzten haben wir das Geld ja noch gar nicht auf der Bank. Da ist Mercedes das richtige, die schreiben klipp und klar: Es lohnt sich, auf einen Mercedes-Benz zu warten, Geduld wird immer belohnt! Also, warten wir auf einen Mercedes!"

„Was für ein Unsinn, Paps", entschied meine älteste Tochter, der ich unverständlicherweise vor einem Jahr gestattet hatte, ihren Führerschein zu machen, „der BMW wird speziell von Damen bevorzugt, Ma und ich wollen ja schließlich auch mal fahren, und außerdem steht hier in der Zeitung: Warum warten? Ein BMW bietet Ihnen höchsten Gegenwert und ist sofort lieferbar! Du kannst dir das Geld doch von der Bank vorschießen lassen!"

„Hier wird nicht geschossen", versuchte meine Frau zu intervenieren, sie lehnt jede Wiederbewaffnung von vornherein ab. „Wenn du schon keinen Ford nehmen willst, dann höre wenigstens darauf, was die Leute vom Volkswagenwerk schreiben: Das vernünftige Automobil, ein Volkswagen!"

„Den fährt doch jeder, und da könnten wir auch einen Lloyd nehmen mit: Bewegungsfreiheit für Vollschlanke", fiel meine Tochter etwas bissig mit einem Seitenblick auf meine Frau ins Wort, „der ist schließlich: ein erfüllter Traum vom schöneren Leben, wo wir bisher immer nur mit der Bahn fahren mußten!"

„Du, Papa", ließ sich mein Quartaner mit Autoerfahrung hören, „du willst doch besser fahren als bisher, da mußt du schon einen Borgward nehmen: Besser fahren — Borgward fahren! heißt es hier in einer Anzeige!"

Der Bengel brachte uns restlos durcheinander, und nach vier Stunden waren wir noch nicht weitergekommen.

„Paps, ich weiß was", wollte nach langer Pause meine Tochter zum entscheidenden Schlag ausholen, „der DKW ist der Wagen für verwöhnteste Ansprüche, DKW gleich Sicherheit, und außerdem meinen die klipp und klar: Ihr nächster Wagen DKW! Den nehmen wir!"

„Kinder", seufzte ich, „vom nächsten Wagen ist ja nicht die Rede, wir haben ja noch gar keinen, und außerdem liest man es immer wieder: Sicher fahren Sie mit der Bundesbahn! Also bleiben wir dabei, sicher ist sicher!"

Und so fahre ich noch heute mit der Bundesbahn. Gelegentlich mal mit einer Taxe. Aber da ist es mir egal, ob der Taxibesitzer zuerst mit Ford gesprochen hat, ein vernünftiges Automobil fährt oder auf Mercedes wartet.

Ekkehard



Seebohms Wolf

Zchg. Amigo

das AUTO MOTOR und SPORT

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 8. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.

IVW